

1462 DAYS LATER

Sondervotum des Abgeordneten Martin Delius
zum Untersuchungsausschuss BER

Martin Delius, Benedict Ugarte Chacón

I. Inhaltsverzeichnis

I. Inhaltsverzeichnis 4
II. Personen 6
III. Unternehmen 10
IV. Abkürzungsverzeichnis 12
V. Einleitung 16
VI. Offenbarung der Krise 18
1. Bekanntgabe der Verschiebung der Inbetriebnahme im Mai 2012 18
2. Einsetzung des Untersuchungsausschusses 22
3. Parlamentarischer Vorgang zur Einsetzung des Untersuchungsausschusses 27
4. Ablauf der Ausschussarbeit von 2012 bis 2016 31
VII. Frühphase des Projekts BBI/BER 42
1. Gutachten „Anmerkungen zur Ausbauplanung und Finanzierung des Flughafens Schönefeld“ 42
2. Der Weg zum Konsensbeschluss 44
3. Der Konsensbeschluss von 1996 49
4. Die Haltung von Bündnis 90/Die Grünen und PDS zum Standort Schönefeld 55
5. Planfeststellungsverfahren 58
6. Einflussnahme der Planfeststellungsbehörde auf die Anhörungsbehörde? 64
7. Der Vermerk von Günter Gaentzsch vom 22.03.2003 65
8. Kritik am Planfeststellungsverfahren 68
9. Flugrouten 69
VIII. Erste Skandale 79
1. Fehlinvestitionen der Flughafengesellschaft – Baufeld Ost 79
2. Die gescheiterte Privatisierung von Flughafengesellschaft und Flughafenbau 87
IX. Frühe Warnungen 92
1. Der Construction Manager Drees & Sommer 92
X. Störungen des Projektablaufs 101
1. Das Gutachten von Ernst & Young von April 2012 101
2. Die Verschiebung im Jahr 2010 105
a. EU-Verordnung Nr. 297/2010 106
b. Die Insolvenz der IGK IGR 107
c. Ankündigungen der pg bbi 110
3. Der Ablauf der Verschiebung 2010 114
XI. Die Krise des Projekts 2012 125
1. ORAT 2012 125
2. Das Schreiben von PricewaterhouseCoopers vom 6. März 2012 126
3. Die Schreiben von McKinsey 130
4. Das Treffen von Wowereit und Schwarz am 30. März 2012 136
5. Die Taskforce Brandschutz 142
6. Das Bauordnungsamt und die „Interimslösung“ 148
XII. Das Ignorieren der Krise 152
1. Vorfeld der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 152
2. Die Aufsichtsratssitzung am 20.04.2012 167
XIII. Versuchtes Krisenmanagement 171
1. Die außerordentliche Sitzung des Aufsichtsrats am 16. Mai 2012 171
2. Kurzfristige Folgen der Verschiebung der Inbetriebnahme im Mai 2012 181

3. Die Trennung von der pg bbi ... 182
4. Die Folgen der Trennung von der pg bbi ... 184
XIV. Verschiebung der Verschiebung ... 188
1. Verschiebung des Inbetriebnahmetermins auf den 17.03. 2013 ... 188
2. Die Verschiebung des Inbetriebnahmetermins auf den 27.10.2013 ... 192
XV. Die Verarbeitung der Krise ... 195
1. Ursachenanalyse der Projektsteuerung ... 195
2. ProDataS ... 197
3. Exkurs: Das Mängelerfassungssystem ConManS ... 198
4. Der Kündigungsvorgang Rainer Schwarz ... 205
5. Freistellung und Kündigung von Schwarz ... 206
6. Das Kündigungsverfahren ... 207
7. Mangelhafte Haftungsprüfung ... 214
a. Der Rechenschaftsbericht der Flughafengesellschaft ... 214
b. Prüfung des Rechenschaftsberichts durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG ... 220
c. Das Haftungsgutachten der Kanzlei Hengeler Mueller ... 224
XVI. Das Versagen des Aufsichtsrats ... 228
1. Aufgabenstellung der vom Land Berlin entsandten Aufsichtsratsmitglieder ... 228
2. Mangelhafte Kooperation der Berliner Senatsverwaltungen und mangelnde Kooperationsbereitschaft der Flughafengesellschaft ... 230
3. Mangelhafte Eignung des Innensenators ... 233
4. Verzicht auf ein externes Controlling für den Aufsichtsrat ... 237
XVII. Exkurs: Das Beschleunigungsprogramm SPRINT ... 240
XVIII. Begleitung des Projekts BER ... 245
1. Die Soko BER ... 245
2. Der Sonderausschuss BER des Landtags Brandenburg ... 249
3. Die Begleitung des Projekts durch Transparency International und Prof. Peter Oettel ... 253
4. Externe Berater ... 258
XIX. Die Arbeit der Rechnungshöfe zum Projekt BER ... 261
1. Der Bundesrechnungshof ... 261
2. Der Landesrechnungshof Brandenburg ... 267
3. Der Rechnungshof Berlin ... 271
XX. Korruption und Betrug ... 276
1. Der Fall Großmann ... 276
2. Der Fall Imtech ... 278
3. Der Fall Märkischer Abwasser- und Wasserzweckverband ... 280
4. Überschrift Der Fall Siemens ... 280
5. Schadensersatzforderungen gegen die Flughafengesellschaft ... 281
XXI. Die merkwürdige Öffentlichkeitsarbeit der Flughafengesellschaft ... 283
XXII. Exkurs: Offenhaltung des Flughafens Berlin-Tegel? ... 287
XXIII. Parlamentarische Anfragen und die abgewälzte Verantwortung des Regierenden Bürgermeisters ... 294
XXIV. Fazit ... 300

II. Personen

Amann, Dipl.-Ing. Horst:
Von August 2012 bis 31. Oktober 2013 Technischer Geschäftsführer der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH. Danach Geschäftsführer der GmbH bis 31. Mai 2014.

Bayr, Michael:
Leiter des Referats Luftfahrt im Brandenburger Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung.

Bomba, Dipl.-Ing. Rainer:
Seit 2009 Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium; seit März 2010 Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH.

Bretschneider, Rainer:
Seit 2010 Staatssekretär im Brandenburger Ministerium für Infrastruktur; seit Januar 2013 Staatssekretär in der Staatskanzlei Potsdam als Flughafenkoordinator; seit Dezember 2013 Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH.

Dahlitz, Andreas:
Seit 2008 Niederlassungsleiter der hhp berlin; zuständig für die Planung von Brandschutzmaßnahmen und die Qualitätskontrolle von Brandschutzkonzepten.

Delius, Martin:
Seit Juli 2014 Vorsitzender der Piratenfraktion; Vorsitzender des Untersuchungsausschusses BER.

Diepgen, Eberhard:
Von 1984 bis 1989 und von 1991 bis 2001 Regierender Bürgermeister von Berlin; vom 21. Mai 1996 bis zum 27. Juli 2001 Aufsichtsratsvorsitzender der Berlin Brandenburg Flughafen Holding.

Egger, Gottfried:
Justiziar der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH. Protokollant bei den Geschäftsführerrunden Schwarz/Körtgen.

Fölster, Heike:
Seit 21. Mai 2013 Geschäftsführerin für Finanzen der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH.

Gerkan, Prof. Dr. h.c. mult. Dipl.-Ing Meinhard von:
Architekt und Gründungspartner des Architektenbüros gmp.

Graf-Hertling, Ariane:
Von Herbst 2009 bis März 2012 Leiterin für das operative Geschäft bei WSP CBP.

Großmann, Jochen:
Seit 2013 Technikchef der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH.

Henkel, Frank:
Seit Dezember 2011 Bürgermeister und Senator für Inneres und Sport; seit Dezember 2011 Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH.

Herberg, Dr. Götz:
Von 1994 bis 2002 Geschäftsführer Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg.

Höfinghoff, Oliver:
Stellvertretendes Mitglied für die Piratenfraktion im Untersuchungsausschuss BER.

Wagner, Joachim:
Medienberater bei gmp.

Korkhaus, Joachim:
Seit 2005 Mitarbeiter der Flughafengesellschaft im Bereich Schiene; ab 2010 Bereichsleiter und Gesamtprojektleitung BER.

Körtgen, Manfred:
Ab 2004 Leiter des Gesamtbereichs Planung der Flughafengesellschaft; ab 2008 Technischer Geschäftsführer; Freistellung durch den Aufsichtsrat am 16. Mai 2012.

Loge, Stephan:
Von 2002 bis 2008 1. Beigeordneter im Landkreis Dahme-Spreewald; Dezernent für Planung, Bauwesen und Umwelt; seit 2008 Landrat des Landeskreises Dahme-Spreewald; seit 2010 Landesvorstand der SPD.

Manninger, Christian:
Bis Juni 2014 Geschäftsführer bzw. Projektleiter für den Projektsteuerer WSP CBP.

Markov, Helmuth:
Von 2009 bis 2014 Minister für Finanzen und stellvertretender Ministerpräsident des Landes Brandburg; von 2014 bis 2016 Minister der Justiz und für Europa und Verbraucherschutz für das Land Brandenburg; von 25. März 2011 bis Januar 2014 war er Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH und war dort zugleich der Vorsitzende des Finanz- und Prüfungsausschusses.

Marks, Jörg:
Seit 2014 Technikchef der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH.

Mende, Bodo:
Referent der Senatskanzlei von Berlin bei der Arbeitseinheit Flughafenkoordination in der Abteilung Politische Koordination.

Mehdorn, Hartmut:
Ab März 2013 Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH; erklärte im Dezember 2014 seinen Rückzug aus der Geschäftsführung. Schied Ende März 2015 aus der Flughafengesellschaft aus.

Mühlenfeld, Karsten:
Seit 2015 Geschäftsführer der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH.

Müller, Michael:
Seit 2014 Regierender Bürgermeister von Berlin und Aufsichtsratsvorsitzender der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH.

Müller, Torsten:
Seit 2009 Oberbauleiter der Objektüberwachung der pg bbi für die technische Gebäudeausrüstung; seit 2014 bei der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH angestellt.

Nell, Knut:
Bis 2012 stellvertretender Leiter Baumanagement; dann Oberbauleiter für gmp/pg bbi.

Nienhoff, Hubert:
Seit 1993 Partner bei gmp; war von 2005 bis Mai 2012 Geschäftsführer des Planungsgesellschaft pg bbi.

Nozon, Olaf:
Projektleitung Bau und Technische Gebäudeausrüstung; Mitarbeiter von Joachim Korkhaus.

Odenwald, Michael:
Seit 20.10.2012 Staatssekretär des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Leiter der SoKo-BER.

Oettel, Peter:
Diplom Ingenieur. Arbeitete von 1968-1999 in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung; u.a. Stabstelle Projektsteuerung Hochbau; Leiter des Referats Bauliche Grundsatzangelegenheiten. Nach Großmann-Affäre im Juni 2014 als Leiter der Anti-Korruptions-Taskforce der FBB genannt. Nach Rückzug von Transparency International nach wie vor „externer Beobachter"/Prüfer von Auftragsvergaben (Sachstandsbericht 1/2015).

Paap, Hans-Joachim:
Partner bei gmp; seit 2004 Projektleitungsfunktion bei der Errichtung des BER auf Planerseite.

Platzeck, Matthias:
War von 2002 bis 2013 Ministerpräsident von Brandenburg; war von 2003 bis 2013 stellvertretender Vorsitzender und von Januar bis August 2013 Vorsitzender des Aufsichtsrates der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH.

Schwarz, Rainer:
Ab 2006 Sprecher der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH; Beurlaubung im Januar 2013; fristlose Kündigung im Juni 2013. Die Kündigung wurde vom Landgericht Berlin im Oktober 2014 für unwirksam erklärt.

Stern, Sebastian:
Von Juli 2010 bis Mai 2012 Leiter für das ORAT-Projekt bei McKinsey.

Weyer, Thomas:
Von 2004 bis 2008 als Technischer Geschäftsführer der Flughafengesellschaft zuständig für die Errichtung des BBI/BER.

Willner, Erik:
Projektleiter Technische Gebäudeausrüstung, Objektüberwachung/Oberbauleiter, im Auftrag der pg bbi tätig.

Wowereit, Klaus:
Regierender Bürgermeister von 2001 bis 2014; Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH von 2003 bis 2014; Aufsichtsratsvorsitzender 2006 bis 2014.

III. Unternehmen

BDO: Seit 2012 für die Abschlussprüfung und Steuerberatung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH verantwortlich.

Drees & Sommer: Construction Manager, warnte in Berichten an die Flughafengesellschaft schon 2008 vor Verschiebungen der Inbetriebnahme, ausgelöst durch zahlreiche Nutzungsänderungen. Die Flughafengesellschaft hat den Vertrag mit Drees & Sommer daraufhin nicht verlängert.

Ernst & Young: Ersteller des Gutachtens „Sachverhaltsdarstellung zu Störungen des Projektablaufes und deren Auswirkungen“ vom 27. April 2012 im Auftrag der pg bbi.

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB): Bis zum Jahreswechsel 2011/2012 Flughafen Berlin Schönefeld GmbH; Betreiberin der Flughäfen Schönefeld und Tegel sowie Bauherrin des Flughafens BER.

Flughafen München GmbH: Auftragnehmer von McKinsey im Rahmen des Projekts ORAT, mit dem die Betriebsfähigkeit des BER getestet werden sollte.

gmp: Architekten von Gerkan, Marg und Partner; Federführung bei der Objektplanung des Flughafens BER innerhalb der pg bbi (s. u.). Der Entwurf für den BER stammt von Meinhard von Gerkan, Hubert Nienhoff und Hans-Joachim Paap.

Hengeler Mueller Partnerschaft von Rechtsanwälten: Vertrat die beklagte Flughafengesellschaft im Gerichtsprozess zur fristlosen Kündigung des ehemaligen Geschäftsführers Rainer Schwarz. Wurde im Zusammenhang mit der gescheiterten Eröffnung des BER von der Flughafengesellschaft im Jahr 2013 beauftragt ein Haftungsgutachten über die Geschäftsführung und den Aufsichtsrat zu erstellen.

IGK IGR Ingenieurgesellschaft Kruck mbH: Bis zur Insolvenz 2010 Teil der pg bbi und zuständig für die Innenausbauplanung des BER.

JSK International Architekten und Ingenieure mbH: Bis 2012 innerhalb der pg bbi federführend für die Generalplanung; Insolvenz Ende 2013.

Kapellmann Partnerschaft von Rechtsanwälten mbB: Hat die Flughafengesellschaft seit 2006 zu baurechtlichen Fragen beraten und vertrat diese bei baurechtlichen Klagen vor Gericht.

KPMG: Wurde von 2006 bis 2008 von der Flughafengesellschaft mit der Abschlussprüfung und Steuerberatung beauftragt. KPMG hat von Juni 2011 bis März 2012 sowie im September 2013 das Risikomanagement-System der FBB geprüft. Von Februar bis Mai 2013 war KPMG an der Haftungsprüfung beteiligt.

McKinsey: Von 2010 bis 2012 mit der Begleitung des Projekts ORAT von der Flughafengesellschaft beauftragt.

pg bbi: Planungsgemeinschaft BBI; zunächst bestehend aus den Unternehmen gmp, JSK und IGK IGR, nach der Insolvenz der IGK IGR bis 2012 aus gmp und JSK. Die Kündigung der pg bbi durch die Flughafengesellschaft erfolgte fristlos am 23. Mai 2012.

PricewaterhouseCoopers AG (PWC): Fungiert als gemeinsamer Bürgenmandatar für die Länder Berlin und Brandenburg sowie die Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit der von den Anteilseignern übernommenen 100-prozentigen Bürgschaft für die Kredite der Flughafengesellschaft zur Errichtung des BER in einer Höhe von 2,4 Milliarden Euro. PwC war von 2009 – 2011 für die Abschlussprüfung und Steuerberatung beauftragt worden.

Roland Berger: Seit 2013 von der Flughafengesellschaft mit Management- und Beratungsleistungen im Zusammenhang mit dem Projekt-SPRINT betraut.

TÜV Rheinland: Ende November 2011 als unabhängiger Sachverständiger zuständig für das technische Abnahmeverfahren für das Terminal des BER sowie weitere Gebäude; die Abnahme durch den TÜV wäre die Voraussetzung für eine behördliche Freigabe gewesen.

WSP CBP: Seit 2004 Projektsteuerer für Planung und Bau des BER.

IV. Abkürzungsverzeichnis

a.a.O.	am angegebenen Ort
a.o.	außerordentlich
Abg.	Abgeordneter
Abs.	Absatz
AEG	Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft
AG	Aktiengesellschaft
AGH	Abgeordnetenhaus von Berlin
AN	Auftragnehmer
Anm.	Anmerkung
AR	Aufsichtsrat
ARGE/Arge	Arbeitsgemeinschaft
Aufl.	Auflage
AZ	Aktenzeichen
B	Bereich Planung und Bau BBI, Bereichsleiter
BAF	Bundesamt für Flugsicherung
BauO Bbg	Brandenburgische Bauordnung
BBF	Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
Bbg	Brandenburg
BbgBO	Brandenburgische Bauordnung
BBI	Flughafen Berlin Brandenburg International
BBIP	Berlin Brandenburg International Partner GmbH & Co. KG
BER	Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“
Beschl.	Beschluss
betr.	betreffs
BFG	Berliner Flughafengesellschaft
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
Bl.	Blatt
BMA	Brandmeldeanlage
BMF	Bundesministerium der Finanzen
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BOA	Bauordnungsamt
BRH	Bundesrechnungshof
BsG	Betriebsspezifische Gebäude
BSK	Brandschutzkonzept
bspw.	beispielsweise
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
bzgl.	bezüglich
BZW	Barclays de Zoete Wedd
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
CBP	Cronauer Beratung Planung
CdS	Chef der Senatskanzlei
CDU	Christlich Demokratische Union
CGK	Corporate Governance Kodex
ConManS	Construction Management System

CSU	Christlich-Soziale Union
d.h.	das heißt
d.V.	der Verfasser
D&O	Directors & Officers
ders.	derselbe
DES	Datenerfassungssystem
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung
DM	Deutsche Mark
Dr.	Doktor
Drs.	Drucksache
e.V.	eingetragener Verein
ebd.	ebenda
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EIB	Europäische Investitionsbank
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EUR	Euro
evtl.	eventuell
f./ff.	folgende
Fa.	Firma
FAG	Flughafen Frankfurt am Main AG
FBB	Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
FBS	Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH
FDP	Freie Demokratische Partei
FEW	Flughafen Energie & Wasser GmbH
FGT	Fluggastterminal
FPS	Flughafen Projektgesellschaft Schönefeld mbH
GEKO	Gesamtkoordination
GF	Geschäftsführer, Geschäftsführung
GFA	Gepäckförderanlage
ggf.	gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
gmp	Architekten Gerkan, Marg und Partner
GU	Generalunternehmer
GZ	Geschäftszeichen
ha	Hektar
Haupt	Hauptausschuss
hhpberlin	hhpberlin Ingenieure für Brandschutz GmbH
HLSK	Heizung, Lüftung, Klima, Sanitär
HMC	Handel Management Consult
HOAI	Honorarordnung für Architekten und Ingenieure
Hrsg.	Herausgeber
HTA	Hochtief Airport GmbH
HTAC/HTC	Hadi Teherani Airport Consultans GmbH
i.d.F.	in der Fassung
i.E.	im Einzelnen
i.H.v.	in Höhe von
i.O.	im Original

i.V.	in Vertretung
IATA	International Air Transport Association
IBN	Inbetriebnahme
ICAO	International Civil Aviation Organization
IFR	Instrumentenflugregeln
ImCa	Arbeitsgemeinschaft Imtech/Caverion
inkl.	inklusive
IVG	Industrieverwaltungsgesellschaft mbH
JF	Jour-Fixe
Kap.	Kapitel
LBVS	Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen
LEG	Landesentwicklungsgesellschaft für Städtebau, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg
LEP	Landesentwicklungsplan
LEP FS	gemeinsamer Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung
LEP SF	gemeinsamer Landesentwicklungsplan Standortsicherung Flughafen
LEPeV	Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum
LEPro	gemeinsamer Landesentwicklungsprogramm der Länder Berlin und Brandenburg
LG	Landgericht
LRH	Landesrechnungshof
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
LVerfGH	Landesverfassungsgerichtshof
m	Meter
m²	Quadratmeter
MAWV	Märkischer Abwasser- und Wasserzweckverband
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung
Mio.	Million(en)
Mrd.	Milliarden
MSWV	Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr
NGO	Non-Governmental Organisation
Nr.	Nummer
o.g.	oben genannt(e)
OLG	Oberlandgericht
ORAT	*Operational Readiness and Airport Transfer*
OVG	Oberverwaltungsgericht
p.a.	per anno
PAX	persons approximately (Passagiere)
PDS	Partei des Demokratischen Sozialismus
pg bbi	Planungsgemeinschaft BBI
ppa.	per procura
PPS	Projektplanungsgesellschaft Schönefeld
PR	Public Relations
PwC	PricewaterhouseCoopers
RBB	Rundfunk Berlin-Brandenburg
RBm	Regierender Bürgermeister
rd.	rund

RLT	Raumlufttechnik
Rn.	Randnummer
ROG	Raumordnungsgesetz
ROV	Raumordnungsverfahren
RWE	Rheinisch-Westfälisches Elektrizitätswerk AG
S.	Seite
s.a.	siehe auch
s.o.	siehe oben
s.u.	siehe unten
Sen	Senator/Senatorin
SenFin	Senatsverwaltung für Finanzen
SenInnSport	Senatsverwaltung für Inneres und Sport
SFB	Sender Freies Berlin
Skzl	Senatskanzlei
SLB	Start- und Landebahn
sog.	sogenannt(e)
Soko	Sonderkommission
SPD	Sozialdemokratische Partei Deutschlands
StadtUm	Ausschuss für Stadtentwicklung und Umweltschutz
StGB	Strafgesetzbuch
Sts	Staatssekretär
TGA	Technische Gebäudeausstattung
TI	Transparency International
TOP	Tagesordnungspunkt
TÜV	Technischer Überwachungsverein
u.	und
u.a.	unter anderem
u.g.	unten genannt
uBER	Untersuchungsausschuss BER
UntABER	Untersuchungsausschuss BER
UntAG	Untersuchungsausschussgesetz
ÜSV	Übergeordneter Sachverständiger
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
v.	von
v.a.	vor allem
vgl.	vergleiche
VO	Verordnung
WestLB	Westdeutsche Landesbank
WIB	Wirtschafts- und Ingenieurberatungsgesellschaft
WP	Wahlperiode
WPD	Wissenschaftlicher Parlamentsdienst
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil
ZiE	Zustimmung im Einzelfall
zit. nach	zitiert nach
ZPO	Zivilprozessordnung

V. Einleitung

Als der Untersuchungsausschuss zum BER-Debakel im Herbst 2012 seine Arbeit aufnahm, kursierte auf den Fluren des Abgeordnetenhauses das geflügelte Wort, dass es wohl eine interessante Frage sei, ob zuerst der Untersuchungsausschuss oder der Flughafen fertig sein würde. Diese Frage hat sich mittlerweile beantwortet. Dass sie sich auf diese Weise beantwortet hat, war wohl im Jahr 2012 noch nicht absehbar. Das Debakel um den nach wie vor nicht funktionsfähigen Flughafen Berlin Brandenburg hat mittlerweile eine Größenordnung erreicht, die mit dem Bankenskandal von 2001 durchaus mithalten kann. Auch die Bankgesellschaft wurde im Metropolenrausch der Nachwendezeit erdacht und konstruiert. Auch hier waren Landespolitiker für die Aufsicht mitverantwortlich, auch hier wurde ein milliardenschweres Projekt offenen Auges gegen die Wand gefahren. Was das BER-Debakel vom Bankenskandal unterscheidet, ist die schier endlose Abfolge kleinerer und größerer Skandale, die sich seit der Verschiebung der Inbetriebnahme des Flughafens im Mai 2012 bis heute immer wieder ereignen. Die Meldungen über weitere Baumängel, Verzüge auf der Baustelle und korruptive Vorgänge sind mittlerweile so alltäglich, wie die Beschönigungen und Beschwichtigungen von Geschäftsführern, Landespolitikern und Flughafenkoordinatoren. Die Alltäglichkeit des BER-Skandals, dessen man früher oder später überdrüssig wird, darf allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, dass es sich bei dem Flughafenbau um ein Projekt handelt, welches nahezu komplett auf Kosten der öffentlichen Hand in den märkischen Sand gesetzt wurde. Die Kosten für die Errichtung des einst als „Intercountry-Drehscheibe“ gedachten Großflughafens haben die Grenze von sechs Milliarden Euro überschritten. Es mag plakativ aussehen, diesen Summen die Tatsache entgegen zu halten, dass in Berlin fast jedes dritte Kind von Hartz IV leben muss, wie unlängst mitgeteilt wurde. Oder dass zahlreiche Schulgebäude Berlins in einem erbärmlichen Zustand sind, weil die öffentliche Hand die Ausgaben für die Sanierung scheut. Ja, es ist plakativ. Aber diese Tatsachen sollten, ebenso wenig wie der nach wie vor immense Schuldenberg Berlins, im Hinterkopf behalten werden, wenn ehemalige Geschäftsführer einer Flughafengesellschaft, die seit Jahren am Tropf der öffentlichen Haushalte hängt, im Parlament und in der Öffentlichkeit in arroganter Art und Weise auftreten. Oder wenn Politiker von einer Erfolgsgeschichte BER und von „unserem Berlin“ schwafeln, welches sie durch Ignoranz und Unfähigkeit im Umgang mit der Flughafengesellschaft geschädigt haben.

Der Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses - den wir im Folgenden „Mehrheitsbericht“ nennen - ist ein umfangreiches Dokument geworden. Den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Ausschussbüros ist es zu verdanken, dass die analytischen und dokumentierenden Berichtsteile einen guten Einblick in das gescheiterte Projekt BER geben. Allerdings wurden die Wertungen und Schlussfolgerungen durch die Ausschussmehrheit von SPD und CDU deutlich entschärft - insbesondere wenn es um die Tätigkeiten und Verantwortlichkeiten des ehemaligen Regierenden Bürgermeisters Klaus Wowereit und des amtierenden Innensenators Frank Henkel geht. Die Koalition versuchte und versucht nach wie vor, an der Legende zu stricken, dass innerhalb der Flughafengesellschaft erst im Mai 2012 klar geworden sein soll, dass die geplante Inbetriebnahme am 3. Juni 2012 nicht würde stattfinden können. Und sie versuchte und versucht nach wie vor Wowereit und Henkel aus der Schusslinie zu nehmen, indem sie deren Behauptungen, man habe im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft die sich anbahnende Krise nicht erkennen können, ständig öffentlich wiederholt.

Dass diese Sichtweise eindeutig falsch ist, belegen nicht zuletzt die von uns in mehreren Kapiteln wiedergegebenen Aussagen und Dokumente. Demnach war die Krise des Projekts BER schon Monate vor Bekanntgabe der Verschiebung der Inbetriebnahme absehbar. Es gab zahlreiche schriftliche Hinweise und eindeutige Warnungen. Klar ist für uns: Die ehemaligen Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Rainer Schwarz und Manfred Körtgen haben das Projekt mit Rückendeckung von Klaus Wowereit und Frank Henkel zum Scheitern gebracht. Wowereit sträubte sich bis zum Schluss gegen eine Entlassung von Schwarz, dessen Verfahren zur Kündigung von der Flughafengesellschaft absichtlich lasch geführt worden ist. Frank Henkel hatte offensichtlich keinen tieferen Einblick in das Projekt, die Senatsverwaltungen kooperierten nur mangelhaft miteinander. Eine vernünftige Abstimmung zur Aufsicht über das Projekt fand nicht statt. Hierdurch haben Wowereit und Henkel dem Projekt BER und dem Land Berlin massiv geschadet.

Abweichend vom Mehrheitsbericht legen wir das folgende Sondervotum vor. Wir setzen dabei eigene Schwerpunkte bei Themenbereichen, die uns besonders wichtig erscheinen, und vernachlässigen Bereiche, die an anderer Stelle besser erklärt werden. So verweisen wir, was das Thema „Finanzierung“ angeht, gerne auf das Sondervotum der Linksfraktion, deren Abgeordnete Jutta Matuschek sich seit Jahren in verschiedenen Ausschüssen des Abgeordnetenhauses damit beschäftigt. Die Bezeichnungen, Funktionen und Hintergründe zu den zahlreichen am Projekt BER beteiligten Gremien der Flughafengesellschaft sind im Mehrheitsbericht ausführlich dargestellt. Ebenso findet sich dort eine Zeittafel, die einen guten Überblick über die bisherige Projekthistorie bietet.

In unser Sondervotum ließen wir zwei Zwischenberichte[1] einfließen, die wir im Laufe unserer Arbeit im Untersuchungsausschuss erstellt haben. Manche Teile davon haben wir übernommen, manche aktualisiert oder ergänzt. An der einen oder anderen Stelle mögen die in unserem Sondervotum angeführten Zitate durch ihre Länge überraschen. Wir haben uns bewusst für eine ausführliche Zitierweise entschieden, da die Unterlagen, die dem Untersuchungsausschuss als Beweismittel vorlagen, auch künftig nicht oder nicht ohne weiteres öffentlich zugänglich sein werden. Gleiches gilt für die protokollierten Aussagen der zahlreichen Zeugen. Auch wenn diese in öffentlicher Sitzung erfolgten, werden die entsprechenden Wortprotokolle schließlich dem Berliner Landesarchiv übergeben, wo sie unter Umständen einer jahrzehntelangen Sperrfrist unterliegen werden.

Eine der gängigen Fragen, mit denen sich ein Untersuchungsausschuss immer wieder konfrontiert sieht, ist jene, was am Ende „dabei herausgekommen“ sei. Herausgekommen ist zumindest ein umfangreicher Einblick ins Innenleben eines Großprojekts - in Entscheidungsstrukturen und -abläufe, die an der Eignung so mancher Akteure zweifeln lässt. Herausgekommen ist auch eine Dokumentation von Uneinsichtigkeit, Arroganz und Unfähigkeit von Managern und Politikern von denen bis heute keiner seine eigenen Fehler und sein eigenes Versagen einzugestehen vermag. Und es ist eine Dokumentation über das historisch anmutende Scheitern eines weiteren größenwahnsinnigen Berliner Projekts herausgekommen. Einen Teil dieser Geschichte wollen wir hier erzählen.

Berlin, im Juni 2016

[1] Martin Delius/Benedict Ugarte Chacón, unten bleiben. Zwischenbericht der Piratenfraktion zum Untersuchungsausschuss BER, Berlin 2013 u. Martin Delius/Benedict Ugarte Chacón, Außer Kontrolle. Zweiter Zwischenbericht der Piratenfraktion zum Untersuchungsausschuss BER, Berlin 2015

VI. Offenbarung der Krise

1. Bekanntgabe der Verschiebung der Inbetriebnahme im Mai 2012

Am 23. Februar 2012 vermeldete die Flughafengesellschaft den „Endspurt“ zur Eröffnung des Flughafens BER. „Noch 100 Tage bis zur Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg“[2] war der Titel der entsprechenden Pressemitteilung. Darin heißt es:

> *„Mit der Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg wird das bestehende Flughafensystem abgelöst und der Flugverkehr am neuen Standort im Südosten Berlins konzentriert. Die Flughäfen Tegel und Schönefeld schließen am Abend des 2. Juni. Am Morgen des 3. Juni geht der neue Flughafen mit dem IATA-Code BER an den Start.“*[3]

Zum Stand der Bauarbeiten teilte die Flughafengesellschaft mit, dass Flugbetriebsflächen und Betriebsgebäude fertig gestellt seien. Auch „unterirdische Anlagen, Bahnhof und Bahnanbindung und die Energiezentralen“[4] seien bereits errichtet. Mit den „abschließenden Arbeiten auf der Baustelle des Flughafens Berlin Brandenburg“ seien derzeit 5000 Bauarbeiter beschäftigt.[5] In den bis zur geplanten Inbetriebnahme am 3. Juni 2012 verbleibenden 100 Tagen stehe nunmehr noch der „weitere Innenausbau des Terminals an“. Hinzu komme der „Ausbau der Mieterflächen und die Herstellung der Außenbereiche inklusive der Grünanlagen. Baustelleneinrichtungen werden zurückgebaut, die Endreinigung wird durchgeführt und die Gebäude möbliert.“[6] Von der in diesem Zeitraum bereits intern diskutierten "Interimslösung", also der auch als „Mensch-Maschine-Schnittstelle“ bezeichneten angedachten Zwischenlösung für die nicht mehr zum geplanten Inbetriebnahmetermin fertig zu stellende Entrauchungsanlage, verlor die Flughafengesellschaft kein Wort. Auch zu den Anfang 2012 festgestellten Problemen beim Probebetrieb teilte die Flughafengesellschaft nichts mit. Im Gegenteil, die Pressemitteilung liest sich wie der Zwischenbericht eines erfolgreich durchgeführten Verfahrens:

> *„Halbzeit für den Probebetrieb am Flughafen Berlin Brandenburg: Im November 2011 haben die Probeläufe am BER begonnen. Mitarbeiter der Bodenverkehrsdienste, der Sicherheit, der Airlines und des Flughafens haben im so genannten Basisprobebetrieb an insgesamt 17 Tagen zunächst die Systeme getestet, Kofferbänder in Bewegung gesetzt und ihre neuen Arbeitsplätze kennengelernt. [...] Bis Mitte Mai wird der Flughafen Berlin Brandenburg noch an 24 weiteren Probebetriebstagen auf Herz und Nieren getestet.“*[7]

Im April, so kündigte die Flughafengesellschaft in ihrer Pressemitteilung an, werde der Umzug der Flughäfen Tegel und Schönefeld zum BER mit der Einrichtung einer Umzugsleitstelle beginnen. „Erste Anlagen und Geräte“ würden „von den beiden Bestandsflughäfen zum Flughafen Berlin Brandenburg transportiert“, in der Nacht vom 2. auf den 3. Juni 2012 solle dann „innerhalb weniger Stunden“ die „Zusammenlegung der

---

[2] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Pressemitteilung v. 23.02.2012
[3] Ebd.
[4] Ebd.
[5] Ebd.
[6] Ebd.
[7] Ebd.

Bestandsflughäfen am BER erfolgen“.[8] Anlässlich dieses beabsichtigten Umzugs hatten Bürgerinitiativen Proteste angekündigt. Sie wollten auf den Brücken über die Stadtautobahn, auf der sich der Umzugstross bewegen sollte, Kundgebungen abhalten. Auch eine Mahnwache während der geplanten Eröffnungsveranstaltung sei geplant und am ersten Flugtag sollte es eine Menschenkette geben. Die Bürgerinitiativen wollten mit diesen Aktionen u. a. für ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr demonstrieren.[9]

Am 24. April 2012, als die Warnungen von McKinsey und die Feststellung des Bauordnungsamts, dass man die „Interimslösung“ bei der Entrauchungsanlage wohl nicht ohne weiteres genehmigen würde bereits intern bekannt waren, gab die Flughafengesellschaft wiederum eine Pressemitteilung heraus, die die Inbetriebnahme des Flughafens BER zum 3. Juni 2012 ankündigte. So seien mittlerweile über 6000 Bauarbeiter an der Fertigstellung des BER beteiligt. Ähnlich wie in der Pressemitteilung vom 23. Februar hieß es am 24. April 2012:

> *„In der verbleibenden Zeit bis zur Eröffnung stehen der weitere Innenausbau des Terminals an, der Ausbau der Mieterflächen und die Herstellung der Außenbereiche inklusive der Grünanlagen. Baustelleneinrichtungen werden zurückgebaut, die Endreinigung wird durchgeführt und die Gebäude möbliert.“*[10]

Noch am 7. Mai 2012 ließ sich der damalige Sprecher der Geschäftsführung Rainer Schwarz im Zusammenhang mit einem an diesem Tag in Betrieb genommenen Wartungshangar mit folgenden Worten zitieren:

> *„Die Fertigstellung des großen Wartungshangars ist ein wichtiges Zeichen für den Investitionsstandort BER und gleichzeitig bedeutender Baustein für die Etablierung des BER als Hubflughafen. In weniger als einem Monat geht Ostdeutschlands größte Arbeitsstätte an den Start. Das wirtschaftliche Schwungrad wird nach Inbetriebnahme weiter an Fahrt gewinnen.“*[11]

Am 7. Mai 2012 schrieb die Berliner Zeitung, dass der BER am 3. Juni wohl nicht vollständig in Betrieb würde gehen können. Dies hätten auch die Geschäftsführer der Flughafengesellschaft bestätigt. Allerdings würde das, was „für einen störungsarmen Betrieb notwendig ist, […] pünktlich fertig und von den Behörden abgenommen sein“, hieß es laut der Zeitung von der Flughafengesellschaft. Einige „nicht betriebsrelevante Bereiche“ würden allerdings nicht fertig gestellt werden, dort würde es noch „Restarbeiten“ geben.[12] Einen Tag nach der vermeintlichen Erfolgsmeldung zur Fertigstellung des Wartungshangars gab die Flughafengesellschaft bekannt, dass der BER später eröffnen würde „als bisher geplant“. Man komme „angesichts der Erkenntnisse der vergangenen Tage“ zu diesem Schluss:

> *„Bis zuletzt waren die Projektbeteiligten davon überzeugt, dass auch die für die Inbetriebnahme notwendigen sicherheitstechnischen Voraussetzungen bis zur Eröffnung des Flughafens am 03. Juni 2012 zu realisieren sein werden. Nach*

[8] Ebd.
[9] Vg. Berliner Zeitung (Flughafen-Kritiker planen Proteste zur BER-Eröffnung) v. 08.05.2012 u. Berliner Kurier (Sie wollen Wowi die Feier verderben) v. 08.05.2012
[10] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Pressemitteilung v. 24.04.2012
[11] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Pressemitteilung v. 07.05.2012
[12] Berliner Zeitung (BER wird im Juni noch nicht komplett fertig sein) v. 07.05.2012

mehreren Krisensitzungen übers Wochenende kamen die Projektverantwortlichen zu der Erkenntnis, dass Fertigstellung und anschließende bauliche Abnahme der sicherheitstechnischen Anlagen bis zum geplanten Eröffnungstermin nicht mehr zu realisieren ist. Die Flughafengesellschaft musste daher angesichts möglicher Sicherheitsdefizite 27 Tage vor der geplanten Eröffnung umsteuern."[13]

Man werde deshalb zum einen die Verlagerung des Flugverkehrs von Tegel und Schönefeld zum BER stoppen und zum anderen die Eröffnung des Flughafens „auf einen Termin nach den Sommerferien" verschieben.[14] Bei der Pressekonferenz[15] zur Bekanntgabe der Verschiebung am 8. Mai 2012 wies der damalige Technische Geschäftsführer Manfred Körtgen darauf hin, dass es Aufgabe der Flughafengesellschaft sei, beim Bau des BER die „Schutzziele für Leib und Leben" sicherzustellen. Was die Entrauchungsanlage angehe, so hätten erforderliche Sachverständigenprüfungen noch nicht im notwendigen Maß erfolgen können, diese würden jedoch „in den nächsten Wochen" durchgeführt,

„so dass also auch dann bei der nächsten Gelegenheit – und wir rechnen, Herr Schwarz hat es schon gesagt – dann nach dem Sommer damit, dass diese volle Funktionsfähigkeit dann erreicht ist, um die Sicherheit im Terminal zu gewährleisten."

Die Herstellung der Funktionsfähigkeit der Anlage war demnach laut dieser Aussage des Technischen Geschäftsführers lediglich ein Problem, das in einigen Wochen zu lösen gewesen wäre. Sollte Körtgen diese Aussage damals ernst gemeint haben, so wäre dies ein Beleg dafür, dass dem Technischen Geschäftsführer jeglicher Überblick über die in seiner Verantwortung errichteten Anlagen fehlte. Sollte die Aussage nicht ernst gemeint gewesen sein, hätte Körtgen die Öffentlichkeit falsch informiert. Der damalige Aufsichtsratsvorsitzende der Flughafengesellschaft Klaus Wowereit sagte auf der Pressekonferenz, dass noch in der letzten Aufsichtsratssitzung, jene am 20. April 2012, „kostenintensive Maßnahmen" beschlossen worden seien, um den Flugbetrieb ab dem 3. Juni sicherstellen zu können. Zum Zustand der Entrauchungsanlage ließ Wowereit sich ähnlich wie vorher Körtgen ein und sprach lediglich von Prüfungen, die noch ausstünden, bevor der Flughafen in Betrieb gehen könne: „[…] wenn Brandschutzanlagen hier einer Überprüfung unterzogen werden müssen und diese Überprüfung zeitlich nicht rechtzeitig abgeschlossen werden kann." Im Zusammenhang mit dem ursprünglich geplanten Inbetriebnahmetermin am 3. Juni sagte Wowereit: „Es könnte sein, dass das noch klappen könnte." Allerdings könne man die Lage insgesamt nicht ignorieren und „auf volles Risiko" gehen. Eine kritische Entwicklung im nun vorgefundenen Ausmaß hätte man nicht erkennen können:

„Dass aber das Ding scheitert an der Frage, ob hier diese Entrauchungsanlage – auch wenn es die größte der Welt sein soll – dass da bei deutschem Ingenieurtum und auch profilierten Firmen, die das machen, und auch die Planer, die ja große Büros repräsentieren, namhafte Architekten die dahinter stehen, dass die nicht in der Lage sind, rechtzeitig so ein Ding hinzukriegen oder dann rechtzeitig auch so einen Alarm zu schlagen, dass das zur Gefährdung des Eröffnungstermins führen kann, da muss ich sagen, da hat mir die Phantasie bislang nicht ausgereicht. Und deshalb ist das in der Tat etwas, was ich glaube, dass wir das jedenfalls nicht erkennen konnten."

---

[13] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Pressemitteilung v. 08.05.2012
[14] Ebd.
[15] Alle folgenden Zitate aus dem Video-Mitschnitt auf http://www.morgenpost.de/brandenburg-aktuell/article106274141/BER-Dann-muss-die-Party-wohl-verschoben-werden.html (Stand: 19.03.2016)

Der damalige Ministerpräsident des Landes Brandenburg Matthias Platzeck, ebenfalls Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft, sagte auf der Pressekonferenz, dass er bisher der Auffassung gewesen sei, dass der 3. Juni als Inbetriebnahmetermin gehalten werden könne. Dies sei er „auf der Basis realistischer Annahmen“ gewesen. Platzeck äußerte zudem deutliche Kritik am Projektmanagement der Flughafengesellschaft, da solche „Überraschungen“ nicht hätten passieren dürfen. Bezüglich eines neuen Inbetriebnahmetermins sagte Platzeck, „[…] dass wir spätestens in der zweiten Augusthälfte diesen Flughafen eröffnen können.“ Dies werde „aus jetziger Sicht als realistisch angesehen“.

Anlässlich der Verschiebung der Inbetriebnahme begrüßte der Fraktionsvorsitzende der SPD im Abgeordnetenhaus von Berlin Raed Saleh das Vorgehen der Flughafengesellschaft und des Berliner Senats mit den Worten, dass Sicherheit vor Schnelligkeit gehe.[16] Den Oppositionsfraktionen warf er „Besserwisserei“ vor, die in der „schwierigen Situation“ nicht weiter helfe. „Wir gehen davon aus, dass die Flughafengesellschaft die bestehenden Probleme schnell aufarbeitet.“[17] Senatschef Wowereit gab am 10. Mai 2012 vor dem Parlament eine Regierungserklärung ab. Darin betonte er abermals, dass er sich so kurz vor der geplanten Inbetriebnahme nicht hätte vorstellen können, dass „diese Verschiebung möglich wäre“.[18] Der Aufsichtsrat sei während des Projekts „mit umfangreichen Controllingberichten bestückt“ gewesen. Im Zusammenhang mit dem Thema Brandschutz habe man gewusst, „dass man die vollautomatisierte Anlage nicht pünktlich zum 3. Juni in Betrieb nehmen kann – dies ist seit Längerem bekannt“.[19] Allerdings sei der „Kenntnisstand aus dem Aufsichtsrat bei der Bearbeitung und Diskussion über den Controllingbericht“ gewesen, „dass dort ein Problem vorherrscht, dass dieses Problem aber auch gelöst werden kann und die Eröffnung des Flughafens nicht gefährdet ist.“[20] Um diese Aussage zu belegen zitierte Wowereit aus einem Bericht an den Aufsichtsrat, den dieser für seine Sitzung am 20. April 2012 erhalten hatte:

> *„Aus aktueller Sicht ist auf Basis der vorher genannten Thematiken die Betriebsaufnahme zum 3.6.2012 sichergestellt, jedoch befindet sich das Projekt BBI auf dem kritischen Weg und bedarf einer sehr engen Steuerung unter Beteiligung aller Fachverantwortlichen.“*[21]

Trotz der ausgemachten Probleme beim Projektverlauf stellte sich Wowereit in seiner Regierungserklärung ausdrücklich hinter das Projekt BER:

> *„Ich bin der festen Überzeugung, dass dieses großartige Flughafenprojekt nicht diskreditiert werden darf und wir alle eine Verantwortung dafür tragen, dieses wichtigste Infrastrukturprojekt in ganz Ostdeutschland für die Region Berlin-Brandenburg zum Erfolg zu bringen und es nicht selbst schlechtzureden. Es ist eine gemeinsame Verantwortung, zum Gelingen dieses Projektes beizutragen!“*[22]

Der Abgeordnete der Piratenfraktion Oliver Höfinghoff entgegnete Wowereit in der Debatte:

---

16 SPD Fraktion Berlin, Pressemitteilung v. 08.05.2012
17 Ebd.
18 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Plenarprotokoll 17/13, S. 1003
19 Ebd. S. 1004
20 Ebd. S. 1004
21 Zit. n. ebd. S. 1004
22 Ebd.

„Doch eins wenigstens ist mit Klaus Wowereit garantiert: Metropolengeschwätz, begleitet von größenwahnsinnigen Bauprojekten, die schließlich in die Hose gehen und das Land einen Haufen Geld kosten – das war schon bei Diepgen und Landowsky so. Wowereit steht wenigstens hier für Kontinuität.“[23]

2. Einsetzung des Untersuchungsausschusses

Nach der Bekanntgabe der Verschiebung des Inbetriebnahmetermins begannen die Oppositionsfraktionen im Berliner Abgeordnetenhaus zum einen mit den Versuchen, den Senat entsprechend unter Druck zu setzen und zum anderen die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses vorzubereiten. So forderte zum Beispiel die Linksfraktion bereits Mitte Mai 2012 eine Offenlegung der Controllingberichte und der Aufsichtsratsprotokolle der Flughafengesellschaft. Allerdings machte die Fraktion nicht klar, ob diese „Offenlegung“ lediglich für das Abgeordnetenhaus erfolgen sollte oder ob die genannten Unterlagen allgemein öffentlich zugänglich gemacht werden sollten.[24] Die Fraktion der Grünen im Abgeordnetenhaus forderte anlässlich der Bekanntgabe der Verschiebung am 8. Mai 2012 eine Regierungserklärung des damaligen Regierenden Bürgermeisters Klaus Wowereit. Dieser solle dem Parlament u. a. darstellen, welcher Schaden der Berliner Wirtschaft und der öffentlichen Hand entstehe, welche Rolle der mangelnde Lärmschutz und Klagen von Anwohnern bei der Verschiebung spielten und welche Probleme schließlich im Einzelnen zur Verzögerung geführt hätten. Doch obwohl die Fraktion die Verschiebung als „vorläufige[n] Höhepunkt eines von Fehlplanungen, Intransparenz und Pannen begleiteten Flughafenbaus“[25] bezeichnete, war auch ihr das Ausmaß des BER-Debakels noch nicht klar. Die Verschiebung solle genutzt werden, „alle notwendigen Arbeiten sorgfältig auszuführen“, heißt es in der entsprechenden Pressemitteilung. Dass diese Arbeiten sich schließlich über vier Jahre lang hinziehen würden, war damals noch nicht absehbar.[26] Bereits einen Tag nach der Bekanntgabe der Verschiebung hatte die Grünen-Fraktion einen „Krisengipfel“ gefordert, den der Regierende Bürgermeister einzuberufen habe. Mit solch einer Zusammenkunft solle der Schaden auf die Berliner Wirtschaft möglichst gering gehalten werden, ein neuer Zeitplan müsse nun zügig erarbeitet werden.[27] Ähnlich wie die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen forderte auch die Linksfraktion im Mai 2012 zunächst, dass Wowereit als Aufsichtsratsvorsitzender der Flughafengesellschaft dem Parlament umfassend Rede und Antwort stehen sollte. Dennoch umschrieb sie in einer Pressemitteilung vom 17. Mai 2012 bereits einen wesentlichen Aspekt, den der später eingesetzte Untersuchungsausschuss aufzuklären hatte:

„Wir verlangen vollständige Aufklärung darüber, wann die Probleme beim Bau wem bekannt waren und wird die Verantwortung dafür trägt, dass der Aufsichtsrat offensichtlich nicht wahrheitsgemäß und umfassend informiert wurde. Wir wollen wissen, welche Probleme dem Aufsichtsrat zu welchem Zeitpunkt bekannt waren und welche Maßnahmen er ergriffen hat.“[28]

---

[23] Ebd. S. 1017
[24] Linksfraktion Berlin, Pressemitteilung v. 17.05.2012
[25] Bündnis90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus von Berlin, Pressemitteilung v. 08.05.2012
[26] Ebd.
[27] Bündnis90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus von Berlin, Pressemitteilung v. 09.05.2012
[28] Linksfraktion Berlin, Pressemitteilung v. 17.05.2012

Im Gegensatz zu den genannten Oppositionsfraktionen begrüßte der SPD-Fraktionsvorsitzende Raed Saleh das Agieren von Flughafengesellschaft und Senat und griff dabei auch die Argumentation der Flughafengesellschaft selbst auf: Sicherheit gehe vor Schnelligkeit.[29] Die „Besserwisserei" der parlamentarischen Opposition helfe in der „schwierigen Situation" nicht weiter. Seine Fraktion gehe davon aus, dass die Flughafengesellschaft „die bestehenden Probleme schnell aufarbeitet."[30] Am 18. Mai 2012 erklärten die Fraktionen von SPD und CDU in einer gemeinsamen Erklärung, dass der damals genannte neue Inbetriebnahmetermin am 17. März 2013 genug Raum biete, „den hohen Sicherheits- und Lärmschutzanforderungen verantwortungsvoll Rechnung zu tragen". Die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft müsste nun „schnellstens Sorge dafür tragen, dass die notwendigen Voraussetzungen für die Eröffnung am 17. März 2013 sichergestellt sein werden."[31] Die Koalition war demnach noch im Mai 2012 der Auffassung, dass die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft unter Rainer Schwarz in der Lage sein würde, den genannten Termin einzuhalten. Dies kann als ein offener Vertrauensbeweis für Schwarz durch die Fraktionen von SPD und CDU interpretiert werden.

Zu den parlamentarischen Mitteln, die die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen neben dem späteren Untersuchungsausschuss und der Diskussion in den zuständigen Fachausschüssen zur Aufklärung der Verschiebung als angebracht sah, gehörte das wiederholte Fordern von Regierungserklärungen des damaligen Regierenden Bürgermeisters Klaus Wowereit. Nach der parlamentarischen Sommerpause 2012 müsse Wowereit „Spekulationen Einhalt gebieten, Verantwortung übernehmen und endlich die Karten auf den Tisch legen. […] Deswegen beantragt die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen folgende Aktuelle Stunde: ‚Regierungserklärung jetzt: Kein Geld, kein Termin, kein Plan – wer übernimmt Verantwortung für den BER?'".[32] Schon im Mai hatte eine Regierungserklärung Wowereits[33] entgegen der großen Erwartungen der Grünen-Fraktion „wenig Licht ins Dunkel gebracht", weshalb die Fraktion im Nachgang „Akteneinsicht in alle Unterlagen der Berliner Verwaltung, die Flughafenplanung betreffend"[34] verlangte. Am 18. Mai 2012 schließlich teilte die Fraktion mit, dass sie die Akteneinsicht tatsächlich beantragt habe, um „die Fehleranalyse transparent machen zu können" und dass sie „weiterhin alle parlamentarischen Mittel nutzen" werde, um sich mit dem Thema BER auseinanderzusetzen.[35] Die Einsichtnahme wurde durch die Fraktion der Grünen versucht, öffentlichkeitswirksam zu inszenieren. So teilte sie am 7. Juni mit, dass ihre Abgeordneten Ramona Pop und Andreas Otto zur Akteneinsicht schreiten würden, um Hinweise „auf Fehlverhalten der Geschäftsführung" und nach „Versäumnissen des Aufsichtsrats" zu suchen:

> *„Nach Wochen des Wartens öffnet sich an diesem Freitag endlich die Tür des Roten Rathauses zur Akteneinsicht rund um die BER-Verspätung. Die Berlinerinnen und Berliner warten darauf, dass endlich Fragen beantwortet werden können. Deshalb will die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen für Transparenz sorgen und ab 9 Uhr die Akten studieren. Wir wollen Licht ins Dunkel bringen, denn schließlich kann es nicht sein, dass am Ende niemand für dieses Debakel verantwortlich ist."*[36]

---

[29] SPD Fraktion Berlin, Pressemitteilung v. 08.05.2012
[30] Ebd.
[31] SPD Fraktion Berlin/CDU Fraktion Berlin, Pressemitteilung v. 18.05.2012
[32] Bündnis90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus von Berlin, Pressemitteilung v. 27.08.2012
[33] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Plenarprotokoll 17/13, S. 1002ff
[34] Bündnis90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus von Berlin, Pressemitteilung v. 14.05.2012
[35] Bündnis90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus von Berlin, Pressemitteilung v. 18.05.2012
[36] Bündnis90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus von Berlin, Pressemitteilung v. 07.06.2012

Aus welchen Gründen die Fraktionsvorsitzende Ramona Pop von der Fraktion zur Akteneinsicht geschickt wurde, erschließt sich nicht, da sie i der 17. Wahlperiode weder Mitglied im Hauptausschuss noch im Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr war, die sich beide mit dem Projekt BER befassten und befassen, und auch nicht als Mitglied im Untersuchungsausschuss vorgesehen war.

Dass die Berliner Senatskanzlei Abgeordneten überhaupt Einsicht in ihre Aktenbestände zum Flughafenbau genehmigte, geschah allerdings aus reiner Erklärungsnot. Problematisch war hierbei folgender Umstand, auf den die Piratenfraktion bereits in ihrem ersten Zwischenbericht zum Untersuchungsausschuss hingewiesen hatte:

> *„Selbst Abgeordnete durften keine Notizen machen und fachkundige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraktionen bekamen überhaupt keine Einsicht. Eine vernünftige Bewertung der so vorgelegten Informationen war demnach für die gewählten Volksvertreterinnen und Volksvertreter gar nicht möglich. Darüber hinaus blieb die Öffentlichkeit vollständig ausgeschlossen.“*[37]

Zudem war die Einsichtnahme nur in einem Datenraum der Senatskanzlei möglich. Die an der Einsichtnahme interessierten Abgeordneten hatten zuvor eine Vertraulichkeitserklärung zu unterzeichnen, wonach es ihnen verboten war, bei der Einsichtnahme gewonnene Informationen an die Öffentlichkeit weiterzugeben. Martin Delius erklärte damals, dass Parlament und Öffentlichkeit ein Anrecht auf Informationen hätten, schließlich befinde sich die Flughafengesellschaft zu großen Teilen im Eigentum des Landes Berlin. Es nütze der öffentlichen Debatte nichts, wenn nur ein kleiner, zur Verschwiegenheit verpflichteter, Personenkreis Zugang zu den Informationen habe.[38] Wie vor diesem Hintergrund bei wenigen Terminen zur Akteneinsicht „Licht ins Dunkel“ gebracht werden sollte, wie es die Grünen-Fraktion öffentlich versprach, blieb unklar. In einer ähnlichen Weise wie ihre Akteneinsicht im Roten Rathaus inszenierte die Grünen-Fraktion ihren sonstigen Umgang mit dem im Bau befindlichen Flughafen. So teilte sie am 11. Oktober 2012 mit, dass eine „Gruppe um die Fraktionsvorsitzende Ramona Pop und die Mitglieder im Untersuchungsausschuss“ sich „ein Bild über die aktuelle Lage der Baustelle“ machen wolle. Offenbar waren Mitglieder dieser Gruppe um Ramona Pop auch entsprechend technisch ausgebildet, um mögliche Baumängel fachgerecht beurteilen zu können:

> *„Besonderes Interesse hat die Besuchergruppe angemeldet, die problematischen Kabeltrassen zu sehen, um sich einen Eindruck vom aktuellen Stand der Türsteuerungen, der Check-in-Bereiche und von der Entrauchungsanlage machen zu können.“*[39]

Am 8. Juni 2012 erklärte die Linksfraktion, dass sie gegenüber einem Untersuchungsausschuss zum BER aufgeschlossen sei. Mitglieder ihrer Fraktion würden in den folgenden Tagen eine Akteneinsicht im Roten Rathaus vornehmen. Sollte sich dabei bestätigen, „dass der übliche parlamentarische Weg nicht zur Aufklärung der Ursachen für das Flughafen-Debakel führt, werden wir die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses

---

[37] Martin Delius/Benedict Ugarte Chacón, unten bleiben. Zwischenbericht der Piratenfraktion zum Untersuchungsausschuss BER, Berlin 2013, S. 12
[38] Piratenfraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin, Pressemitteilung v. 01.06.2012
[39] Bündnis90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus von Berlin, Pressemitteilung v. 11.10.2012

unterstützen.“[40] Dabei meldete sie allerdings auch Bedenken hinsichtlich des parlamentarischen Instruments des Untersuchungsausschusses an. Ein solcher Ausschuss würde „nicht zu einer schnellen Aufklärung“ beitragen. „Frühestens im Spätherbst“ 2012 könne er mit seiner Arbeit beginnen.[41] Mit diesen Bedenken lag die Linksfraktion mehr oder weniger richtig. Eine falsche Prognose war allerdings folgende Vermutung: „Ergebnisse gibt es vermutlich erst, wenn der Flughafen schon in Betrieb ist“.[42]

Am 12. Juni 2012 beschloss die Piratenfraktion in ihrer Fraktionssitzung, die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses zum BER-Debakel zu fordern.[43] Ebenfalls am 12. Juni sprach sich die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen einstimmig für die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses aus.[44] Am 13. Juni erklärte die Linksfraktion, dass dem Antrag auf Einsetzung eines Untersuchungsausschusses beitrete. Dies geschehe, nachdem der damalige Parlamentarische Geschäftsführer Uwe Doering und der damalige verkehrspolitische Sprecher der Fraktion Harald Wolf Einsicht in die Aktenbestände der Senatskanzlei zum BER genommen hätten. Es werde nun zügig das Gespräch mit den anderen Oppositionsfraktionen gesucht, um einen Untersuchungsauftrag für den Ausschuss zu formulieren.[45] Nach einem Treffen aller fünf Fraktionen des Abgeordnetenhauses, welches am 9. August 2012 stattfand und zur Vorbereitung eines Untersuchungsausschusses dienen sollte, erklärte die Linksfraktion, dass aus ihrer Sicht in organisatorischen Fragen Einvernehmen hergestellt werden konnte. Die Oppositionsfraktionen hatten zu diesem Zeitpunkt bereits einen Fragenkatalog vorgelegt, aus dem sich der eigentliche Untersuchungsauftrag ergeben sollte. Um diesen Katalog bewerten zu können, bräuchten die Fraktionen von SPD und CDU allerdings „noch etwas Zeit“. Dies dürfe jedoch nicht dazu führen, dass die Arbeit des Ausschusses erst nach den Herbstferien beginne.[46] Diese Darstellung der Linksfraktion ist recht milde. Denn die Vertreter der Koalitionsfraktionen, Thorsten Schneider für die SPD und Oliver Friederici für die CDU, waren denkbar schlecht vorbereitet zu besagtem Treffen erschienen. Eine Art Fragenkatalog der Koalition konnten sie nicht präsentieren, den Entwurf der Opposition hatten sie nicht einmal gelesen. Ihre Arbeitsweise begründeten die Koalitionsvertreter mit der zum Zeitpunkt des Treffens laufenden parlamentarischen Sommerpause.[47] Die Prioritäten von SPD und CDU bei der Vorbereitung des Untersuchungsausschusses waren demnach klar gesetzt.

Die Piratenfraktion nutzte die parlamentarische Sommerpause 2012, um die Arbeit im anstehenden Untersuchungsausschuss vorzubereiten. Hierzu wurden mehrere Arbeitsgruppen bestehend aus interessierten Fraktions- und Parteimitgliedern sowie externen Sachverständigen gebildet, die sich zunächst mit der Sammlung von Fragen und Fragenkomplexen für den Untersuchungsauftrag des Ausschusses befassten. „Bei der Arbeit halfen außerdem die vielen Bürgerinitiativen um das Thema BER mit Hintergrundmaterial und Debattenbeiträgen.“[48] Parallel zur parteiinternen Abstimmung der erarbeiteten Fragen über das damals noch in Funktion stehende Meinungsbildungstool LiquidFeedback

---

[40] Linksfraktion Berlin, Pressemitteilung v. 08.06.2012
[41] Ebd.
[42] Ebd.
[43] Piratenfraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin, Pressemitteilung v. 12.06.2012
[44] Bündnis90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus von Berlin, Pressemitteilung v. 12.06.2012
[45] Linksfraktion Berlin, Pressemitteilung v. 13.06.2012
[46] Vgl. Linksfraktion Berlin, Pressemitteilung v. 09.08.2012
[47] Piratenfraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin, Pressemitteilung v. 09.08.2012
[48] Martin Delius/Benedict Ugarte Chacón, unten bleiben. Zwischenbericht der Piratenfraktion zum Untersuchungsausschuss BER, Berlin 2013, S. 12

verhandelte die Piratenfraktion bei mehreren Treffen mit den anderen Oppositionsfraktionen über die künftige Stoßrichtung des Untersuchungsausschusses. Dabei einigte man sich auf eine grundlegende Untersuchung zur gesamten Planungs- und Baugeschichte des BER:

> *„Der Blick in die Vergangenheit, der in Teilbereichen schon durch die Arbeit von mittlerweile vier abgeschlossenen Untersuchungsausschüssen in Berlin und Brandenburg erfolgt ist, ist nötig, um eine umfangreiche Betrachtung des gesamten Projekts zu erlauben. In Anbetracht der neuen, besonders unübersichtlichen Situation auf der Baustelle des BER und innerhalb der Flughafengesellschaft ist eine Generalrevision des gesamten Projekts und seiner Vorgeschichte zwingend notwendig.“*[49]

Unterstützt wurde die Piratenfraktion in einigen Recherchefragen vom damaligen Beauftragten der Piratenpartei Berlin für das Thema „BER“ Ingo Tischel. Bis zu seinem Tod im September 2015 gab es hierzu einen regelmäßigen Austausch.[50]

Die SPD-Fraktion unterstellte in einer Presseerklärung vom 30. August 2012, dass die Oppositionsfraktionen fälschlicherweise eine Verzögerung durch die Koalitionsfraktionen beklagen würden:

> *„Die SPD-Fraktion hatte den Oppositionsfraktionen bereits vor zwei Monaten, das heißt noch vor Beginn der parlamentarischen Sommerpause schriftlich angeboten, die Einsetzung des Ausschusses einvernehmlich vorzubereiten. Diesem Angebot ist die Opposition nicht nachgekommen, weil sie offenbar lieber eine Verzögerungstaktik beklagen möchte.“*[51]

Die Koalitionsfraktionen ließen allerdings in der Vorphase des Untersuchungsausschusses durchscheinen, dass sie nur eingeschränkt gewillt waren, in irgendeiner Weise einvernehmlich mit den anderen Fraktionen an der Aufklärung des BER-Debakels zu arbeiten. So erklärten beide Fraktionen am 19. September 2012 gemeinsam, dass innerhalb der Koalition angeblich „erhebliche rechtliche Bedenken“ gegen den von der Opposition erarbeiteten Untersuchungsauftrag für den Ausschuss bestünden.[52] Wohlgemerkt: SPD und CDU hätten diese angeblichen Bedenken zuvor durchaus anbringen und gemeinsam mit den anderen Fraktionen an einem Untersuchungsauftrag arbeiten können, der ihrer angeblichen Rechtsauffassung entsprochen hätte. Nach Auffassung der Koalitionsfraktionen beschäftige sich ein „Großteil des Fragenkataloges […] mit Vorgängen, die nicht im Einflussbereich des Landes Berlin, sondern in dem des Landes Brandenburg oder des Bundes oder seiner Behörden standen.“[53] So grundlegend, wie es der Öffentlichkeit dargestellt wurde, können die „erheblichen rechtlichen Bedenken“ der Koalitionsfraktionen allerdings nicht gewesen sein. Denn immerhin verzichteten sie auf die Einholung eines Gutachtens des Wissenschaftlichen Parlamentsdienstes. Sie taten dies vorgeblich, um der Opposition entgegen zu kommen und die Einsetzung des Untersuchungsausschusses nicht weiter zu verzögern: „Es ist auch in

---

[49] Ebd. S. 13
[50] Der Berliner Landesverband der Piratenpartei als solches verfügt mittlerweile, bis auf einige Mitglieder, leider weder über die fachlichen Kapazitäten noch über ein ernsthaftes Interesse am Themenkomplex BER, sodass von dieser Seite eine Unterstützung der Arbeit der Fraktion nicht stattfand.
[51] SPD-Fraktion Berlin, Pressemitteilung v. 30.08.2012
[52] SPD-Fraktion Berlin/CDU-Fraktion Berlin, Pressemitteilung v. 19.09.2012
[53] Ebd.

unserem Interesse, dass der Untersuchungsausschuss möglichst schnell seine Arbeit aufnimmt“, hieß es in der gemeinsamen Pressemitteilung.[54] Sollten die rechtlichen Bedenken von SPD und CDU tatsächlich so gravierend gewesen sein, dann wäre es wohl als fahrlässig zu bezeichnen, den Untersuchungsauftrag ungeprüft vom Parlament abstimmen zu lassen. Dass die Koalition schließlich auf eine Prüfung verzichtete, deutet eher darauf hin, dass nach einem Argument gesucht wurde, der Einsetzung des Untersuchungsausschusses nicht zuzustimmen bzw. sich in der Abstimmung zu enthalten und dabei nicht den Verdacht aufkommen zu lassen, man wende sich gegen die von den Oppositionsfraktionen angestrebte Aufklärung des BER-Debakels. Gleichzeitig versuchten SPD und CDU Zweifel an der Tauglichkeit von Martin Delius für den Vorsitz des Untersuchungsausschusses zu säen. Dieser sei gefordert, eine „besondere Rechtssensibilität“ zu entwickeln, um ein „rechtlich einwandfreies Untersuchungsverfahren“ zu gewährleisten.[55] Wie wenig der Koalition an einer eigenen Aufklärungsleistung gelegen war, zeigt – wohl unbeabsichtigt – eine gemeinsame Pressemitteilung der Abgeordneten und Untersuchungsausschussmitglieder Ole Kreins (SPD) und Stefan Evers (CDU) vom 19. Oktober 2012. Darin heißt es, Ziel der Koalition sei, dass „der Fragenkatalog der Opposition seriös und gründlich beantwortet wird“.[56] Damit stellten Kreins und Evers eindeutig klar, dass ihre Fraktionen zu den Fragestellungen des Untersuchungsausschusses nichts beigetragen hatten. Gleichzeitig wiesen sie aber darauf hin, dass sie „Vorverurteilungen und die Vorwegnahme von Antworten auf Fragen, die vom Ausschuss noch gar nicht untersucht wurden“ ablehnten.[57]

3. Parlamentarischer Vorgang zur Einsetzung des Untersuchungsausschusses

Die erste parlamentarische Debatte, die sich um die Einsetzung des Untersuchungsausschusses drehte, fand am 30. August 2012 statt. Die Redner der Regierungskoalition betonten dabei einerseits den Aufklärungswillen von SPD und CDU und machten andererseits deutlich, dass sie den Bau des Flughafens insgesamt keiner weiter reichenden Kritik unterziehen mochten. So verwies Ole Kreins gleich zu Beginn seiner Rede darauf, dass der BER „trotz der Verzögerung seiner Eröffnung das wichtigste Infrastrukturprojekt in Berlin und Brandenburg“ bleibe und darüber hinaus „die Metropole Berlin mit der Welt“ verbinden werde.[58] Zu den von den Oppositionsfraktionen erarbeiteten Fragen für den Untersuchungsauftrag äußerte Kreins, dass zumindest der Grund für die Absage der Inbetriebnahme im Mai 2012 bereits beantwortet sei: „Das war die Rauchabzugs- und Brandschutzanlage.“[59] Zu Verantwortlichkeiten innerhalb des BER-Projekts stellte der Abgeordnete Oliver Friederici in der Debatte für die CDU-Fraktion klar:

> *„Die operativen Geschäfte des Flughafens führt die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft. Der Aufsichtsrat kontrolliert dies und ist auf die Berichte der Geschäftsführung und der Wirtschaftsprüfer angewiesen. Dieses wird durch die Aktenlage und die Protokolle belegt. Das hat auch die Akteneinsicht gezeigt, die ich und einige Kollegen in der Sommerpause genommen haben.“*[60]

---

[54] SPD-Fraktion Berlin/CDU-Fraktion Berlin, Pressemitteilung v. 19.09.2012
[55] Ebd.
[56] SPD-Fraktion Berlin/CDU-Fraktion Berlin, Pressemitteilung v. 19.10.2012
[57] Ebd.
[58] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Plenarprotokoll 17/16, S. 1433
[59] Ebd. S. 1434
[60] Ebd. S. 1438

Zu den Bedenken der Koalition, die diese gegen den Untersuchungsauftrag in der Plenardebatte vorbrachte, gehörten laut Kreins im Wesentlichen zwei Komplexe. Zum einen sei die Zuständigkeit des Untersuchungsausschusses zu klären, zum Beispiel wenn es um die Frage der Flugrouten gehe, die eine Bundesangelegenheit sei. Entscheidungen des Bundes sollten nicht Gegenstand eines Berliner Untersuchungsausschusses sein. Ähnlich verhalte es sich bei den Planfeststellungsbeschlüssen, die in die Zuständigkeit des Landes Brandenburg fielen. Weiterhin beträfe der von den Oppositionsfraktionen vorgelegte Fragenkatalog Sachverhalte, die zum damaligen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen waren. Zur Prüfung des Untersuchungsauftrages solle dieser in den Rechtsausschuss und den Hauptausschuss verwiesen werden, kündigte Kreins in seiner Rede an.[61] Gleichzeitig stellte er fest, dass sich seine Fraktion „aktiv an der Aufarbeitung der benannten Sachfragen beteiligen“ werde. „Woran wir allerdings nicht interessiert sind und woran wir uns nicht beteiligen werden, ist, den Flughafen und seine Bedeutung für die Region im Grundsatz infrage zu stellen, wahllos Rücktritte zu fordern und drittens, das Thema zu skandalisieren.“[62] Ebenso wie Kreins sicherte Oliver Frederici dem Projekt in der Debatte die Unterstützung seiner Fraktion zu: „Wir freuen uns auf BER. Wir stehen zu BER in guten wie in schlechten Zeiten.“[63] Der Abgeordnete der Piratenfraktion Oliver Höfinghoff zog in der Plenardebatte einen Vergleich zwischen dem Debakel um den BER und den „Berliner Bankenskandal“, der sich rund zehn Jahre zuvor ereignet hatte:

> *„Wieder war die SPD daran beteiligt, ein großes Prestigeprojekt in den Sand zu setzen. Wieder wurden alle Warnungen in den Wind geschlagen. Wieder schwatzt man lieber von Erfolgsgeschichten, anstatt die Probleme anzugehen. Und wieder steht ein beleidigter Politiker im Mittelpunkt der Affäre und gibt die Unschuld vom Lande. Er heißt dieses Mal Wowereit und nicht Landowsky.“*[64]

Der Regierende Bürgermeister Klaus Wowereit kündigt in der Debatte die Unterstützung seines Senats für die parlamentarische Aufklärung an:

> *„Selbstverständlich ist es das ureigenste Recht des Parlaments, diesen Untersuchungsausschuss einzusetzen, und ich kann Ihnen versichern, dass der Senat alles tun wird, um Ihre Arbeit positiv zu begleiten und dort konstruktiv mitzuarbeiten. Ich sage auch für den Senat: Wir haben nichts zu verheimlichen, sondern wir stehen zu unserer Verantwortung und zu unseren Tätigkeiten, und wir werden auch auf Ihre Fragen die passenden Antworten geben.“*[65]

Das Abgeordnetenhaus beschloss schließlich auf Antrag und mit den Stimmen von SPD und CDU, den Antrag auf Einsetzung eines Untersuchungsausschusses an den Rechtsausschuss und den Hauptausschuss zu überweisen.[66] Mit diesem Beschluss wurde der Beginn der eigentlichen Ausschussarbeit um mehrere Wochen nach hinten verschoben. Der Ausschuss für Verfassungs- und Rechtsangelegenheiten, Verbraucherschutz, Geschäftsordnung – kurz Rechtsausschuss – befasste sich am 19. September mit dem von den Oppositionsfraktionen

---

[61] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Plenarprotokoll 17/16, S. 1434
[62] Ebd. S. 1434
[63] Ebd. S. 1437
[64] Ebd. S. 1444
[65] Ebd. S. 1445
[66] Ebd. S. 1452

erarbeiteten Untersuchungsauftrag samt seines umfangreichen Fragenkatalogs. Der SPD-Abgeordnete Sven Kohlmeier wies in einem umfangreichen Vortrag auf die angeblich bei den Koalitionsfraktionen bestehenden rechtlichen Bedenken bezüglich des Fragenkataloges hin. So sei bspw. eine Thematisierung der Flugrouten bedenklich, da diese nicht in den Zuständigkeitsbereich des Landes Berlin fielen. Fragen zum Genehmigungsverfahren fielen in die Zuständigkeit des Landes Brandenburg, solche zur Flugsicherung seien Bundesangelegenheit. Fragen nach einem konkreten Vorgehen des Berliner Senats könnten wiederum als nicht erlaubter Eingriff in die exekutive Eigenverantwortung verstanden werden.[67] Für die Koalition stellte Kohlmeier klar, „dass Zweifel bestehen an der Rechtmäßigkeit, teilweise kann man wohl sagen, auch erhebliche Zweifel."[68] Es blieben dem Ausschuss nun drei Möglichkeiten, mit dem vorgelegten Antrag umzugehen: Erstens könne der Wissenschaftliche Parlamentsdienst zur Klärung herbeigezogen werden. Zweitens könne der Untersuchungsauftrag von den Oppositionsfraktionen geändert werden. Drittens könne der Ausschuss eine Verfassungswidrigkeit einzelner Fragen feststellen und die Oppositionsfraktionen könnten hernach den Landesverfassungsgerichtshof anrufen. All dies würde jedoch zu einer Verzögerung der Einsetzung zur Folge haben.[69] Als eine letzte Möglichkeit bliebe die folgende:

> *„Wir können heute hier die Einsetzung beschließen und im Rahmen der Untersuchung im Untersuchungsausschuss, der dann eingesetzt wird, die notwendige Sensibilität durch den Ausschussvorsitzenden und durch die Ausschussmitglieder fordern und darauf achten, dass eine Rechtskonformität sichergestellt wird. Die Koalition hat sich für den letzten Vorschlag entschieden."*[70]

Man habe sich für diesen Weg entschieden, weil man einerseits ebenfalls an einer Aufklärung interessiert sei und man sich zudem nicht vorwerfen lassen wolle, „die Einsetzung des Untersuchungsausschusses zu verzögern."[71] Auf Grund der vorgebrachten rechtlichen Bedenken werde sich die Koalition allerdings bei der Ausschussabstimmung enthalten.[72] Von den Fraktionen von Linken und Grünen wurde in der Sitzung des Rechtsausschusses bemängelt, dass die angeblichen rechtlichen Bedenken der Koalitionsfraktionen der Opposition nicht rechtzeitig mitgeteilt worden waren, um sich ggf. auf die Diskussion im Rechtsausschuss vorzubereiten. Weiterhin habe die Koalition entgegen der Ankündigungen von Oliver Friederici (CDU) in der Plenarsitzung keine eigenen Fragestellungen vorgelegt.[73] Sven Rissmann (CDU) wies darauf hin, dass es aus seiner Sicht „gut vertretbar" wäre, die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses abzulehnen, denn „[b]einahe alle Fragen Ihres Untersuchungsauftrages sind in ihrer rechtlichen Zulässigkeit zweifelhaft, unter Umständen noch mehr."[74] Die Oppositionsfraktionen sollten sich daher ob der angekündigten Enthaltung der Koalition „demütig dankbar" zeigen.[75]

Beschlossen wurde der Untersuchungsausschuss schließlich in der Plenarsitzung am 27. September 2012. In der entsprechenden Debatte hatten sich nur die beiden Abgeordneten

[67] Vgl. Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Wortprotokoll Recht 17/12, S. 3ff
[68] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Wortprotokoll Recht 17/12, S. 5
[69] Ebd. S. 6
[70] Ebd.
[71] Ebd.
[72] Ebd.
[73] Ebd. S. 7
[74] Ebd. S. 9
[75] Ebd. S. 9

Andreas Otto (Grüne) und Jutta Matuschek (Linke) zu Wort gemeldet, um für ihre Fraktionen die Notwendigkeit eines solchen Ausschusses zu unterstreichen.[76] Nachdem sich die Koalitionsfraktionen sowohl im Rechtsausschuss als auch im Hauptausschuss[77] bei der Abstimmung über den Untersuchungsauftrag enthalten hatten, stimmten sie am 27. September 2012 der Einsetzung des Untersuchungsausschusses zu, sodass dieser einstimmig durch das Abgeordnetenhaus eingesetzt wurde.[78] Dies ist vor dem Hintergrund der vormals in mehreren Debatten geäußerten angeblichen rechtlichen Bedenken gegen einige Fragestellungen des Untersuchungsauftrages bemerkenswert und mag damit zusammen hängen, dass Plenardebatten eine breitere Öffentlichkeit erreichen als Ausschusssitzungen. Es wäre wohl für die Fraktionen von SPD und CDU schwer darzustellen gewesen, sich einerseits an der Aufklärung des BER-Debakels interessiert zu zeigen, sich dann aber bei der Einsetzung des Ausschusses zu enthalten. Die von den einzelnen Fraktionen vorgeschlagenen Mitglieder des Untersuchungsausschusses sowie der Ausschussvorsitzende Martine Delius und die stellvertretende Ausschussvorsitzende Renate Harant (SPD) wurden ebenfalls einstimmig ohne Enthaltungen gewählt.[79]

Dass die Koalitionsfraktionen zwar einerseits den Untersuchungsauftrag für rechtlich so bedenklich gehalten haben wollen, dass sie, wie Sven Rissmann gar eine Ablehnung der Einsetzung des Untersuchungsausschusses ins Spiel brachten, andererseits der Einsetzung schließlich einstimmig zustimmten, lässt folgende Schlüsse zu: Zum einen scheinen die rechtlichen Bedenken, die die Abgeordneten der Koalition sich herausarbeiten ließen, nicht so gravierend gewesen zu sein, wie sie es öffentlich kundtaten. Ein Indiz hierfür ist auch, dass SPD und CDU entgegen der Ankündigung aus ihren Reihen darauf verzichteten, sich mit eigenen Fragestellungen in die Erarbeitung des Untersuchungsauftrags einzubringen oder zu versuchen, aus ihrer Sicht angeblich rechtlich bedenkliche Fragen unter Zuhilfenahme von Änderungsanträgen in eine andere Form zu bringen. Dies hätte jedenfalls das proklamierte Interesse an einer Aufklärung der Vorgänge um den Flughafen BER glaubwürdiger erscheinen lassen. Zum anderen ließen sich die Koalitionsfraktionen mit ihren mehrfach vorgebrachten Hinweisen, man verlasse sich auf die „Rechtssensibilität" des designierten Ausschussvorsitzenden Martin Delius, ein strategisches Hintertürchen offen: Es sollte wohl die künftige Möglichkeit erhalten bleiben, bei einem angeblich erkannten Fehlverhalten des Ausschusses diesen juristisch und parlamentarisch angreifen zu können. Dass der Ausschuss von 2012 bis 2016 ohne solch eine Störung arbeitete, deutet erstens auf die tatsächlich vorhandene „Rechtssensibilität" seines Vorsitzenden hin und zweitens auf eher schwachbrüstig vorbereitete Störmanöver der Koalitionsfraktionen.

---

[76] Vgl. Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Plenarprotokoll 17/18, S. 1729ff
[77] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Beschlussprotokoll Haupt 17/23, S. 15f
[78] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Plenarprotokoll 17/18, S. 1731 u. Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/0460
[79] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Plenarprotokoll 17/18, S. 1731 u. S. 1755ff

4. Ablauf der Ausschussarbeit von 2012 bis 2016

Die erste und konstituierende Sitzung des 1. Untersuchungsausschusses der 17. Legislaturperiode des Berliner Abgeordnetenhauses fand am 19.10.2012 statt. Zunächst bestand für den Ausschuss und seine Mitglieder die Aufgabe darin, die drängendsten Verfahrensfragen zu klären. Im Vorfeld wurde über Art und Umfang sowie die Einstufung der zu beantragenden Beweismittel nach der Geheimschutzordnung[80] des Berliner Abgeordnetenhauses auch in den Medien spekuliert. Nicht zuletzt aufgrund der zurückhaltenden Informationspolitik der Senatskanzlei des Berliner Senats, die bis zum Jahr 2015 die Federführung in der Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen für den Regierenden Bürgermeister und Aufsichtsratsvorsitzenden der Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH innehatte, seit der Bekanntgabe der geplatzten Eröffnung im Mai 2012 äußerten verschiedene Mitglieder des Ausschusses ihre Zweifel an einem vernünftigen und öffentlich vertretbaren Umgang des Senats mit den zu treffenden Beweisbeschlüssen. Insbesondere die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen kritisierte im Vorfeld der ersten Sitzung des Untersuchungsausschusses die Informationspolitik und die Aktenherausgabe durch die Senatskanzlei, sozusagen präventiv.[81]

Obwohl für die konstituierende Sitzung nach Berliner Untersuchungsausschussgesetz außer der Beratung der Ausschussregularien kein öffentlicher Tagesordnungspunkt vorgesehen war, war das Medieninteresse, vermutlich durch die verzögerte parlamentarische Beratung im Vorfeld der Einsetzung des Ausschusses, enorm und damit der Erwartungsdruck an die Mitglieder des Ausschusses, eine inhaltliche Zielstellung und Prioritätensetzung für die kommenden Beratungen zu formulieren. Der Vorsitzende des Ausschusses, Martin Delius, formulierte die wesentlichen Schwerpunkte der Ermittlungen:

> *„Planungschaos am Flughafen, Missmanagement und die Probleme beim Brandschutz, vor allem aber die Gründe für die mehrfach verschobene Eröffnung und die gestiegenen Kosten (...).“*[82]

Für die Linksfraktion im Berliner Abgeordnetenhaus, die den umfangreichen Untersuchungsauftrag gemeinsam mit Bündnis 90/Die Grünen und der Piratenfaktion erarbeitet und eingebracht hatte, kritisierte die Abgeordnete Jutta Matuschek die inhaltliche Breite des Auftrags und wies darauf hin, dass die Ermittlungen zur sogenannten Frühgeschichte, die dem Fragenkomplex A des Untersuchungsauftrags entspricht, ihrer Meinung nach nicht zielführend sei: „Wir wollen die Strukturen aufdecken, die beim Bau des BER versagt haben, und keine chronologische Abfolge erstellen.“[83]
Für die Koalitionsfraktionen pflichtete ihr der Abgeordnete Kreins, Sprecher für die SPD-Fraktion im Ausschuss, bei, gab aber an „bewusst keine Punkt ausgenommen“ zu haben, um Vorwürfen der Opposition zu entgehen. Der Abgeordnete Otto, Sprecher für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Untersuchungsausschuss, bekräftigte indes den gemeinsamen Fragenkatalog und verwies darauf, dass viele der aufgetretenen Probleme ihren Ursprung sehr wohl in der Planungsphase und der frühen Projektphase ab 1996 haben.

---

[80] Anlage 6 GO AGH, Geheimschutzordnung (GSO), 17. Legislaturperiode
[81] Berliner Zeitung (Mammutaufgabe für die Piraten) v. 19.10.2012
[82] Der Tagesspiegel (Airport-Chaos soll 2014 aufgeklärt sein) v. 19.10.2012
[83] Berliner Morgenpost (100.000 Blatt Papier) v. 19.10.2012

Bis zum Ende des Jahres 2012 führte der Ausschuss, neben einer Begehung der Flughafenbaustelle, ausschließlich sogenannte Beratungssitzungen durch. Diese dienten vor allem zur Befassung mit den von allen Fraktionen eingebrachten Beweisanträgen zur Sichtung von Akten und zur Befragung von Zeuginnen und Zeugen. Dabei wurden im wesentlichen alle eingebrachten Anträge angenommen, sodass bis zum Anfang des Jahres 2013 die Liste der benannten Zeuginnen und Zeugen auf mehrere Dutzend und der herbeizuziehenden Akten auf mehrere zehntausend Seiten angewachsen war.

In der fünften Sitzung am 11. Januar 2013 fand die erste Zeugenbefragung durch den Ausschuss statt. Der chronologischen Abfolge der Aufarbeitung des Projekts BER folgend, konzentrierte sich der Ausschuss in seiner ersten Befragung der Zeugen Straßmeir, Dr. Märtin und Böger auf die frühe Ideen- und Entscheidungsfindung zum Projekt, die Standortsuche und den sogenannten Konsensbeschluss zwischen den Gesellschaftern der späteren Flughafengesellschaft Berlin-Brandenburg GmbH, den Ländern Berlin und Brandenburg sowie der Bundesrepublik Deutschland. Insbesondere durch die Befragung von an der Standortfindung, dem Planfeststellungsverfahren und der zunächst gescheiterten und dann abgesagten Privatisierung des Projektes beteiligten Zeugen wurde bis zum Juni 2013 das gesamte Spektrum der Fragen zur frühen Projektphase behandelt. Abgeschlossen worden ist dieser Abschnitt der Ausschussarbeit durch die Befragung des damaligen Regierenden Bürgermeisters von Berlin Klaus Wowereit, die sich nicht zuletzt aufgrund der hohen Relevanz und des starken öffentlichen Interesses am Zeugen Wowereit über zwei Sitzungen, am 24. Mai 2013 und 7. Juni 2013, hinzog.

Begleitet wurden die 12 Sitzungen des Untersuchungsausschusses durch öffentliche Aktionen der Fraktionen und verschiedener organisierter Anwohner*inneninitiativen zum Thema BER, Schallschutz und Standortwahl. Dass gerade diese Themen im Fokus der Auseinandersetzung der Betroffenen des Projektes BER standen, zeigen zum Beispiel Protestaktionen, wie jene der Bürgerinitiative Friedrichshagen am Rande des 13. Hoffestes des Regierenden Bürgermeisters von Berlin[84] am 4. Juni 2013. Der Protest der Anwohnerinnen und Anwohner richtete sich vor allem gegen die Person Klaus Wowereit, dem eine nicht „menschenfreundliche Politik“ vorgeworfen wurde, die sich nach Ansicht der Initiativen aus dem Einzugsgebiet des BER vor allem in der starken Belastung von Mensch und Umwelt durch bestimmte Flugrouten und mangelhafte Lärmschutzmaßnahmen manifestierte. Neben anderen Protestaktionen kam es so auch zu regelmäßigen Informationsveranstaltungen zum Thema BER im Allgemeinen und der Arbeit des Untersuchungsausschusses im Speziellen. Die Berliner und Brandenburger Betroffenen arbeiteten Presseberichte und Aussagen aus öffentlichen Sitzungen des Ausschusses auf und unterlegten ihre eigene Kampagnenarbeit mit diesen Erkenntnissen. Eine Kritik an der Beschäftigung des Ausschusses mit diesem Thema geht demnach insbesondere mit dem Anspruch des unmittelbaren Nutzens der Ermittlungstätigkeit für die betroffenen Berlinerinnen und Berliner fehl.

Neben dem Aktenstudium und der bisweilen mühsamen Befragung von Zeuginnen und Zeugen am Anfang des Jahres 2013 mussten sich die Mitglieder des Ausschusses, die in der öffentlichen Wahrnehmung inzwischen zu sogenannten Expertinnen und Experten zum Projekt BER aufstiegen, mit mehreren Verschärfungen der Krise der Flughafengesellschaft wegen des Flughafenbaus befassen. Nachdem in den ersten Tagen des Jahres 2013 der eilends

[84] Der Tagesspiegel (Kalte Getränke, Kaffee und ein Scherbengericht). Im Internet http://www.tagesspiegel.de/berlin/traditionelles-hoffest-am-roten-rathaus-kalte-getraenke-theater-und-ein-scherbengericht/8294088.html (Stand 04.06.2013)

gesetzte nächste Eröffnungstermin nach dem 3. Juni 2012, der 27. Oktober 2013, offiziell abgesagt wurde, führte ein Misstrauensantrag gegen den Regierenden Bürgermeister Wowereit im Abgeordnetenhaus am 12. Januar 2013 zu einer neuerlichen Verschärfung der öffentlichen Auseinandersetzung mit den Verantwortlichkeiten innerhalb der Flughafengesellschaft und des Senats von Berlin. Dem Regierenden Bürgermeister wurde von der Opposition im Berliner Abgeordnetenhaus eine schlechte Informationspolitik gegenüber dem Parlament und Ignoranz gegenüber der eigenen Verantwortlichkeit an inzwischen vier Terminverschiebungen vorgeworfen.[85] Das Misstrauensvotum scheiterte. Klaus Wowereit hatte zuvor seinen Rücktritt als Aufsichtsratsvorsitzender der Flughafengesellschaft angekündigt und dem brandenburgischen Ministerpräsident Platzeck den Vorsitz im Aufsichtsrat angeboten. Nicht zuletzt mit dieser Entscheidung begründete der Regierende Bürgermeister im Amt des Regierungschefs bleiben zu wollen. Die Berliner Koalition konnte daraufhin die nötigen Stimmen für eine Ablehnung des Misstrauensantrags im Abgeordnetenhaus von Berlin mobilisieren. Der Rücktritt Wowereits wurde allgemein als Teileingeständnis der eigenen Verantwortung am Scheitern der Eröffnung des Flughafens BER gesehen. Die Befragung des Zeugen Wowereit im Mai und Juni 2013 war so auch für den Ausschuss Anlass nach den genauen Gründen für dieses Schuldeingeständnis und den Details der Versäumnisse des ehemaligen Aufsichtsratsvorsitzenden zu fragen. Die Bilanz der Ausschussmitglieder viel dennoch nüchtern aus. In seiner Aussage am 24. Mai 2013 wies der Zeuge Wowereit genau jene Verantwortung, die den ehemaligen Aufsichtsratsvorsitzenden und Regierenden Bürgermeister öffentlich zum Teilrückzug gebracht hatte, zurück und behauptete „keine Informationen, dass der Eröffnungstermin nicht gehalten werden kann“[86], gehabt zu haben. In der anschließenden – selbst für ausgiebige Befragungspraxis im Ausschuss – langen und umfassenden Befragung konnte nicht abschließend geklärt werden, inwiefern eine Pflichtverletzung des Zeugen vorgelegen hat, darin waren sich alle Fraktion einig.[87]

Da auch in der zweiten Befragung Wowereits durch den Ausschuss offensichtlich wurde, dass der Ausschuss die offenen Fragen in der Zusammenarbeit zwischen den Projektbeteiligten Aufsichtsrat, Geschäftsführung, der Projektsteuerung und der Planungsgemeinschaft pg bbi sowie der Projektstruktur innerhalb der Flughafengesellschaft aufarbeiten muss, wurden ab dem Sommer des Jahres 2013 vermehrt Zeugen und Beweismittel aus diesen Bereichen beantragt und die Arbeit am Bereich der frühen Planungs- und Konzeptphase des Projektes wurde beendet. In den folgenden Sitzungen des Untersuchungsausschusses wurden sowohl die Spitzen als auch einzelne ausführende Angestellte aller Projektbeteiligten bis 2012 befragt. Bis zum Ende des Jahres 2014 erarbeitete der Ausschuss so ein detailliertes Bild der Arbeit am Projekt BER, der Berichts- und Controllingstrukturen und der Verantwortlichkeiten innerhalb der Projektorganisation zwischen den einzelnen Partnern der Flughafengesellschaft und innerhalb des sogenannten Bereiches B (Bau) der Flughafengesellschaft, die seit dem Umbau der Geschäftsführung Ende des Jahres 2008 und der Benennung des Zeugen Körtgen zum technischen Geschäftsführer hauptsächlich in dessen Verantwortungsbereich fiel. Der Ablauf der einzelnen Sitzungen änderte sich dabei nicht. Den öffentlichen und nicht

---

[85] ZEIT ONLINE (Misstrauensvotum gegen Wowereit gescheitert). Im Internet http://www.zeit.de/politik/deutschland/2013-01/wowereit-flughafen-misstrauensantrag (Stand: 12.01.2013)
[86] Der Tagesspiegel (Klaus Wowereit weist Verantwortung für Verschiebungen beim BER zurück). Im Internet: http://www.tagesspiegel.de/berlin/ber/untersuchungsausschuss-klaus-wowereit-weist-verantwortung-fuer-verschiebungen-beim-ber-zurueck/8249142.html (Stand: 24.05.2013)
[87] ZEIT ONLINE (Wowereit will von nichts gewusst haben). Im Internet: http://www.zeit.de/politik/deutschland/2013-05/ber-ausschuss-wowereit-verantwortung (Stand: 24.05.2013)

öffentlichen Zeugenbefragungen durch den Vorsitzenden und die übrigen Ausschussmitglieder schlossen sich sogenannte Beratungssitzungen an, die stets nicht öffentlich abgehalten wurden und bei denen das weitere Verfahren der Ermittlungen, die Zeugenladungen für die nächsten Sitzungen sowie die Aufnahme neuer Beweismittel in den Vorgang besprochen und beschlossen wurden. Die in den Regularien des Ausschusses seit der konstituierenden Sitzung durch die Koalitionsmehrheit festgelegte Sitzungsdauer bis maximal 14 Uhr wurde dabei regelmäßig überschritten. Dies änderte sich auch nicht, als diese später auf bis maximal 15 Uhr angehoben wurde. Während das Interesse an der offensichtlich komplexen und langwierigen Aufklärungsarbeit durch den Untersuchungsausschuss abnahm und immer weniger Pressevertreterinnen und Pressevertreter die Ausschusssitzungen besuchten, blieb das öffentliche und mediale Interesse an dem inzwischen als „Skandalprojekt“ bezeichneten Flughafenbau bestehen. Das war angesichts der umfassenden und regelmäßigen strukturellen und personellen Umwälzungen innerhalb der Flughafengesellschaft und der fortgesetzten Unfähigkeit der politisch und unternehmerisch Verantwortlichen der Öffentlichkeit einen Eröffnungstermin zu nennen plausibel. Aus diesen Gründen schlug die Piratenfraktion schon im frühen Sommer des Jahres 2013 eine Erweiterung des Auftrages des Ausschusses vor, um die fortgesetzte Krise der Projektgesellschaft FBB, die personellen Veränderungen und weitere Mehrkosten im Zeitraum nach dem – im September 2012 beschlossenen – ursprünglichen Auftrag aufarbeiten zu können. Im Juni 2014 wurde dann auf Antrag der Oppositionsfraktionen die Erweiterung des Auftrages um Fragestellungen zum Krisenmanagement nach der geplatzten Eröffnung 2012 und der Entlassung der Generalplaner pg bbi durch das Berliner Abgeordnetenhaus beschlossen.[88] Obwohl sich spätestens mit dem Beginn des Jahres 2014 alle Oppositionsfraktionen über Gegenstand und Ziel der Erweiterung des Auftrages einig waren, kam es bis zur Beschlussfassung zu mehreren Verzögerungen. Zum einen mussten einzelne Fragestellungen durch die antragstellenden Fraktionen während der Beratung im Parlament verbessert werden, da sie sich außerhalb des Verfassungsgebiets des Landes Berlin bewegten und eine Formulierung abgeschlossener Vorgänge angesichts der andauernden Krise des Projektes eine Herausforderung darstellte. Zum anderen führte ein von der Koalition aus SPD und CDU vorgebrachter rechtlicher Klärungsbedarf über die Frage, ob für die Erweiterung das Quorum von einem Viertel der Mitglieder des Abgeordnetenhauses ebenso gilt wie für den ursprünglichen Einsetzungsbeschluss, zur Beauftragung eines Gutachtens des wissenschaftlichen Parlamentsdienstes und damit zur Verzögerung der Beratungen. Die Erweiterung des Auftrages wurde schlussendlich nach einer Sondersitzung des Rechtsausschusses am selben Tag durch das Abgeordnetenhaus am 19. Juni 2014 einstimmig ohne Enthaltungen beschlossen. Damit war es für die einzelnen Fraktionen und den Ausschuss nun grundsätzlich möglich, anhand der beschlossenen Fragen Vorgänge bis zum 19. Juni 2014 anzusprechen und aufzuklären, also entsprechende Beweise einzuholen und Projektbeteiligte, die erst nach dem 27. September 2012 – dem ursprünglichen Beschlusstag – zum Projekt gestoßen waren, zu befragen.

In der Schlussberatung zu diesem ersten Erweiterungsauftrag bemängelten vor allem die Redner der Koalitionsfraktionen das hohe Arbeitspensum des Ausschusses. Vor dem Hintergrund der Aufgabenerweiterung für die Mitglieder des Ausschusses führte der Sprecher der SPD-Fraktion im Untersuchungsausschuss aus:

---

[88] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/1717

> *„Ich erinnere daran, dass wir 2 500 Aktenordner zur Verfügung haben, mit mehr als 80 000 Blatt Aktenmaterial. Dazu kommt noch mal in ähnlicher Größe ein Datenvolumen in digitaler Form. Ich denke, wir sind schon jetzt mit diesem Ausschuss recht gut ausgelastet.“*[89]

Der hier ausgeführte große Aktenbestand und die erhebliche Arbeitsintensität für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Abgeordneten im Untersuchungsausschuss führte zu einem Antrag der Piratenfraktion an den Untersuchungsausschuss über die bereits abgeschlossenen Fragestellungen einen Zwischenbericht zu erstellen und damit insbesondere den sogenannten Bereich A des Fragenkataloges – also die frühe Planungsphase – abzuschließen. Dieser Vorschlag wurde von allen anderen Fraktionen mit Verweis auf die hohe Arbeitsbelastung abgewiesen. In der Folge erarbeitete die Piratenfraktion selbstständig mehrere Publikationen zur Arbeit des Untersuchungsausschusses. Der 1. Zwischenbericht in dieser Reihe wurde am 24. Januar 2014 unter dem Titel „Unten bleiben“ veröffentlicht.[90] Dieser Publikation folgte eine zweite im Juni 2015 veröffentlichte unter dem Titel „Außer Kontrolle“[91], in der die Piratenfraktion abermals einen ganzen Abschnitt der Ermittlungen im Ausschuss aufarbeitete. Der sogenannte 2. Zwischenbericht der Piratenfraktion beschäftigte sich gemäß des Ermittlungsfortschritts mit den strukturellen Schwächen der Flughafengesellschaft als Bauherrin des Flughafens BER, den Fehlern und Verfehlungen einzelner Projektbeteiligter in der Kommunikation von Sachständen an zum Beispiel den Aufsichtsrat der FBB und den offensichtlichen Fehlentscheidungen von Geschäftsführung und Aufsichtsrat in der Hochbauphase des Terminalbaus seit 2008/2009. Während der gesamten Ausschussarbeit begleitete auch die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen den Untersuchungsausschuss durch verschiedene zusammenfassende Publikationen. Der erste Zwischenbericht der Fraktion der Grünen wurde am 10.09.2014 veröffentlicht,[92] der zweite und abschließende Bericht als eigene Publikation der Fraktion[93] wurde am 25.05.2016 der Presse vorgestellt. Hinzu kommt außerdem ein Plakat mit dem Titel „BER – Eine Leidensgeschichte“[94], das die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen im Februar 2015 anlässlich von 1.000 verstrichenen Tagen seit der geplatzten Eröffnung im Jahr 2012 der Öffentlichkeit präsentierte. Aufgrund der Tatsache, dass diese Veröffentlichungen nicht auf Beschlüssen des Untersuchungsausschusses beruhen und als Mittel der Öffentlichkeitsarbeit der Fraktionen verstanden werden müssen, gestaltete sich der Umgang mit Belegen aus Beweismitteln des Ausschusses äußerst schwierig. In der Konsequenz und zur Wahrung der Rechtssicherheit der Ausschussermittlungen sowie der Einhaltung des verpflichtenden Geheimnisschutzes wurde sich schlussendlich auf die Verwendung von öffentlich zugänglichen und nicht im Beweisgang des Ausschusses befindlichen Quellen beschränkt. Der Umgang mit – auch öffentlichen – Beweismitteln des Ausschusses in öffentlichen Befragungen oder Publikationen war schon zuvor Thema im Untersuchungsausschuss

---

[89] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Legislaturperiode, Wortprotokoll der 50. Sitzung des Abgeordnetenhauses von Berlin, S. 5138

[90] Martin Delius/Benedict Ugarte Chacón, unten bleiben. Zwischenbericht der Piratenfraktion zum Untersuchungsausschuss BER, Berlin 2013

[91] Martin Delius/Benedict Ugarte Chacón, Außer Kontrolle. Zweiter Zwischenbericht der Piratenfraktion zum Untersuchungsausschuss BER, Berlin 2015

[92] Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (Hrsg.), Das musste schiefgehen - Ein Zwischenbericht zum Untersuchungsausschuss BER, Berlin 2014

[93] Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (Hrsg.), Unkontrolliert ins Chaos - Bericht zum BER-Untersuchungsausschuss, Berlin 2016

[94] Weblink: http://www.gruene-fraktion-berlin.de/sites/default/files/BER-Plakat-Download_0.pdf (Stand: 31.05.2016)

geworden. Anlässlich der Inbetriebnahme der Dokumentationsplattform „BERwatch“[95] durch die Piratenfraktion am 18. Januar 2013,[96] die laut dem Vorsitzenden des Ausschusses Martin Delius „zur Begleitung der Arbeiten rund um die Aufklärung des BER-Desasters“ dienen sollte, beschäftigte sich der Ausschuss mit den Auswirkungen und rechtlichen Problemen der strukturierten Veröffentlichungen von öffentlichen Beweismitteln im Internet. Hierzu wurde durch Beschluss ein Gutachten beim wissenschaftlichen Parlamentsdienst des Abgeordnetenhauses in Auftrag gegeben. Zu Beginn des Projektes wurden auch Dokumente aus dem Beweismittelbestand des Untersuchungsausschusses veröffentlicht, allerdings nicht solche, die als „vertraulich“ eingestuft waren. Der Wissenschaftliche Parlamentsdienst (WPD) sowie das Präsidium des Abgeordnetenhauses vertraten hierzu die Auffassung, dass eine Veröffentlichung solcher Beweismittel unter anderem zur Beeinflussung möglicher oder bereits geladener Zeugen beitragen könnte.[97] Gegenstand der Untersuchungen des WPD war, ob die Praxis der Piratenfraktion, nicht vertraulich eingestufte Dokumente aus den Beweismitteln des Untersuchungsausschusses auf ihrer Plattform BERwatch zu veröffentlichen, zu beanstanden sei. In seiner konformistischen Sichtweise gelangte der WPD zu der Auffassung, dass die Veröffentlichung im Internet möglicherweise zur Folge hätte, dass

> *„sich Personen, die vom Untersuchungsausschuss als Zeugen vernommen werden, vorab aus den veröffentlichten Unterlagen informieren und in ihren Aussagen Bezug auf diese Unterlagen nehmen. Es erscheint fraglich, ob eine Veröffentlichung der Unterlagen zulässig ist.“*[98]

Zu den Vernehmungen der einzelnen Zeugen sei zudem gemäß § 25 Abs. 1 UntAG vorgeschrieben, dass diese „einzeln und in Abwesenheit der später zu hörenden Zeugen zu vernehmen“ sind.

> *„Durch die Einzelvernehmung soll die Unbefangenheit anderer Zeugen gesichert werden. Sie sollen ihre Aussage ohne Kenntnis dessen machen, was andere berichten, und eine selbstständige Darstellung geben.“*[99]

Aus dem genannten Paragrafen des Untersuchungsausschussgesetzes lasse sich herleiten, dass Unbefangenheit und Selbstständigkeit dieser Aussagen nur erhalten werden könnten, wenn derlei Aussagen „ohne spezifische Vorbereitung“[100] erfolgen. Demnach sei eine Veröffentlichung von Unterlagen „problematisch“, da dadurch den Zeugen „eine gezielte Vorbereitung auf ihre Vernehmung ermöglicht“ würde:

> *„Sie könnten sich auf die Befragung einstellen, um so zu verhindern, dass die Beweisaufnahme zu Ergebnissen führt, die für sie oder andere Personen unangenehm sind. Durch ein solches Verhalten könnte die Aufklärungsarbeit des Untersuchungsausschusses beeinträchtigt werden. Theoretisch könnte durch eine*

---

[95] http://ber.piratenfraktion-berlin.de
[96] Piratenfraktion im Abgeordnetenhaus Berlin, Pressemitteilung v. 8.01.2013
[97] Abgeordnetenhaus von Berlin – Wissenschaftlicher Parlamentsdienst, Gutachten zu der Frage, ob Unterlagen, die einem Untersuchungsausschuss als Beweismittel zur Verfügung gestellt werden, von den Fraktionen oder Abgeordneten veröffentlicht werden dürfen v. 10. April 2013 (WPD-Gutachten) und Schreiben des Präsidenten des Abgeordnetenhauses an den Vorsitzenden des 1. Untersuchungsausschusses v. 17. April 2013
[98] WPD-Gutachten, S. 2
[99] Ebd. S. 5
[100] Ebd. S. 5

selektive Veröffentlichung von Unterlagen sogar der Versuch unternommen werden, die Vorbereitung von Zeugen auf ihre Befragung und damit auch den Inhalt ihrer Aussagen zu steuern. Es erscheint nicht ausgeschlossen, dass Zeugen, die sich mit Hilfe von gezielt ausgewählten Materialien auf ihre Vernehmung vorbereiten, in ihren Aussagen Schwerpunkte setzen, die auf die Auswahl der veröffentlichten Materialien zurückzuführen ist.“[101]

Weiterhin sei ein Untersuchungsausschuss nicht befugt, Unterlagen „im Internet oder anderweitig zu veröffentlichen. Denn ein solches Vorgehen wäre nicht geeignet, um die parlamentarische Untersuchung der aufzuklärenden Tatbestände zu fördern.“[102] Was für den Untersuchungsausschuss insgesamt gelte, gelte „erst recht für Fraktionen und Abgeordnete.“[103]

Diese Auffassung des WPD übersieht jedoch, dass der verfassungsrechtliche Auftrag des Parlaments auch die Förderung der demokratischen Willensbildung einschließt. Die Piratenfraktion vertrat vor diesem Hintergrund die Meinung, dass grundsätzlich jeder parlamentarische Ausschuss auch die Aufgabe hat, die Öffentlichkeit zu informieren. Die vom WPD geäußerten rechtlichen Bedenken wurden sodann von den Fraktionen von SPD und CDU genutzt, um die Arbeitsweise der Piratenfraktion sowie ihre Plattform BERwatch generell anzugreifen.[104] Dass SPD und CDU sich an dieser Praxis störten, ist vor dem Hintergrund der Verwicklung beider Parteien in das BER-Debakel nachvollziehbar. Es sei nochmals darauf hingewiesen, dass es sich bei den auf BERwatch veröffentlichten Dokumenten nicht um solche handelt, die als „Verschlusssache“ oder noch restriktiver eingestuft sind. Eine Veröffentlichung solcher Dokumente hätte strafrechtliche Folgen. Bei dem veröffentlichten Material handelt es sich vielmehr um solche Unterlagen, die keine Vertraulichkeits-Einstufung besaßen und in die somit – zumindest wenn es um die Akten der Senatskanzlei geht – jeder Bürger auf Antrag Einsicht hätte nehmen können und immer noch kann. Diese Möglichkeit wurde bereits von einigen Bürgern wahrgenommen. Potenzielle Zeugen oder ihnen nahestehende Personen könnten somit ebenfalls Einblick in dieses Material nehmen – unabhängig von einer Veröffentlichung im Internet. Zudem ist davon auszugehen, dass den meisten Zeugen die sie betreffenden Unterlagen zur Verfügung standen oder ohnehin bekannt waren. Weiterhin sei der Hinweis erlaubt, dass die theoretische Annahme des WPD, die vom Untersuchungsausschuss vorgeladenen Zeugen könnten in gänzlicher „Unbefangenheit“ aussagen, eben nur eine Annahme ist. Nicht berücksichtigt werden vom WPD zum einen die sogenannten neuen Medien, mit deren Hilfe zum Beispiel eine Berliner Tageszeitung eine Zeugenvernehmung quasi in Echtzeit per Live-Blog übertrug. Ähnliches gilt für die Anwendung Twitter, über die beispielsweise von anwesenden Zuschauern Aussagen von Zeugen wiedergegeben und kommentiert wurden. Zum anderen ist zumindest die Möglichkeit gegeben, dass sich Zeugen auf traditionellere Weise im Gespräch mit einzelnen, ihnen nahestehenden, Fraktionen vorbereiteten oder vorbereitet wurden. Zumindest in anderen Untersuchungsausschüssen des Abgeordnetenhauses war eine gewisse Nähe zwischen Zeugen und Mitgliedern des Untersuchungsausschusses bzw. dessen Vorsitzenden zu spüren.[105] In der Konsequenz entschied sich die Piratenfraktion

---

[101] Ebd. S. 5f
[102] Ebd. S. 6
[103] Ebd. S. 6
[104] SPD Fraktion Berlin/CDU Fraktion Berlin, Presseinfo – Gemeinsame Presseerklärung der SPD-Fraktion und der CDU-Fraktion des Berliner Abgeordnetenhauses v. 19. 4. 2013
[105] Der Tagesspiegel (Bankenaffäre: Ex-Finanzsenatorin vertraute Experten) v. 29. 5. 2004

schlussendlich freiwillig, nur noch solche Dokumente im Zusammenhang mit dem Projekt BER und dessen Aufklärung zu veröffentlichen, die sie nicht aus dem Beweisgang des Ausschusses erhalten, sondern von dritten Quellen bezogen hatte, so konnte sichergestellt werden, dass die Plattform BERwatch weiterhin verfügbar blieb und bis zum Ende der Ausschussberatungen und darüber hinaus einen Einblick in die Arbeit und Unterlagen im Zusammenhang mit dem BER-Skandal ermöglicht. Durch die intensive Beteiligung von Bürgerinitiativen und betroffenen Einzelpersonen an der Aufklärungsarbeit der Fraktionen konnten während der Dauer des Ausschusses eine Reihe von vertraulichen Informationen durch anonyme Quellen außerhalb des Ausschusses veröffentlicht werden. Diese wurden von allen Faktionen im Ausschuss sowie von Journalistinnen und Journalisten zur öffentlichen Auseinandersetzung mit den Ursachen des Flughafendebakels genutzt. Insbesondere in öffentlichen Befragungen konnten, durch anonyme Quellen befreite, Unterlagen als Vorhalte verwendet werden, um Zeuginnen und Zeugen auch in öffentlicher Sitzung mit bis dahin unter Verschluss gehaltenen Informationen zu konfrontieren. Die gemeinsame Aufklärungsarbeit mit der Öffentlichkeit konnte so gestärkt und die mediale Aufmerksamkeit stabil gehalten werden.

Während der gesamten Ermittlungen des Ausschusses war die effektive und sachgerechte Umsetzung von sogenannten Beweisbeschlüssen, also die Anforderung von Unterlagen bei den Projektbeteiligten, Thema für den Untersuchungsausschuss und die angeschlossene Verwaltung. Immer wieder mussten Beweisbeschlüsse präzisiert werden, zusätzliche Akten angefordert werden oder mit Nachdruck um die Herausgabe gebeten werden. Höhepunkt der Auseinandersetzung des Ausschusses mit herausgebenden Stellen war die Weigerung des Architekturbüros Gerkan, Mark und Partner (gmp) ein Gutachten aus dem Jahr 2010 vollständig zu Verfügung zu stellen. Diese Auseinandersetzung mündete in einer polizeilichen Maßnahme im Oktober 2013, bei der die Büros der Firma gmp in Hamburg und Berlin sowie die Privaträume Manfred von Gerkans in Hamburg besucht wurden und das entsprechende Dokument in den Räumen der Berliner Büros sichergestellt werden konnte. Die Maßnahme wurde vom Vorsitzenden und der stellvertretenden Vorsitzenden sowie Mitarbeitern der Parlamentsverwaltung in Berlin und Hamburg begleitet. Zuvor hatte der Ausschuss durch Beschluss einen entsprechenden Antrag auf Hausdurchsuchung an das Landgericht Berlin gestellt, welches auf Grundlage der vorgelegten Argumentation des Ausschusses eine entsprechende Maßnahme beschloss. Hauptgrund für die beantragte Maßnahme war nach Ansicht des Ausschusses die offensichtliche Täuschung über die Vollständigkeit der bei gmp angeforderten Unterlage.[106] Dieser Ansicht folgte das Landgericht zwar vollständig, der entsprechende Beschluss wurde aber in einer folgenden Auseinandersetzung des Ausschusses mit gmp vor dem Kammergericht Berlin nur teilweise bestätigt. Das Kammergericht bestätigte den Beschluss des Landgerichtes in dieser Sache zwar weitgehend, rügte aber die Entscheidung auch die Privaträume des Gründers und Eigentümers von Gerkan in die Durchsuchung miteinzubeziehen. Da die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Firma in beiden Niederlassungen wider Erwarten kooperativ waren und eine Herausgabe des Dokumentes ohne eigentliche Durchsuchung durch die Vollzugsbeamtinnen und -beamten vor Ort nicht stattfand und somit auch eine Durchsuchung der Privaträume erfolgte, blieb der Beschluss des Kammergerichtes folgenlos für die Ausschussermittlungen.

[106] Berliner Zeitung (Untersuchungsausschuss BER: Polizeibesuch bei Architekten des Flughafens) Berliner v. 25.10.13

Für die gute Arbeit der Mitglieder des Ausschusses spricht, dass die Ermittlungen ab dem Jahr 2015 bis zum Ende der Ausschussarbeit am 03.06.2016, vier Jahre nach dem geplatzten Eröffnungstermin, der erst zu Einsetzung geführt hatte, im Wesentlichen reibungslos abliefen. Unterbrochen wurde diese nur durch ein kleines Strohfeuer der Koalitionsfraktionen, gemeinsam mit dem Reporter Lars Petersen (BZ) im März 2015. Petersen wollte recherchiert haben, dass ein anonymes Schreiben beim Ausschussvorsitzenden Martin Delius eingegangen sei. In dem Schreiben, das mittlerweile im Internet kursiert, werden Vorwürfe gegen eine Reihe von Personen erhoben, die im Zusammenhang mit korruptiven Vorgängen um das von der Flughafengesellschaft beauftragte Unternehmen Imtech stehen. Petersen warf Delius in seinem Artikel vor, dieser habe das Schreiben nicht umgehend weitergegeben, er habe gar „brisante Flughafen-Dokumente“ „verheimlicht“.[107] Was dem Boulevard-Reporter bei seinen vorgeblichen Recherchen allerdings entgangen war: Anonyme Schreiben, in denen ohne jegliche Belege Personen namentlich genannt und mitunter schwerer Straftaten bezichtigt werden, sind mitnichten „Flughafen-Dokumente“. Hätte es sich um ein Dokument gehandelt, welches mit der Flughafengesellschaft hätte in Verbindung gebracht werden können, wäre das Schreiben nicht mehr als anonym zu bezeichnen gewesen. Es ist zudem nichts Ungewöhnliches, dass bei parlamentarischen Ausschüssen oder bei einzelnen Abgeordneten Schreiben ohne Absender eingehen, die mitunter die wildesten Bezichtigungen enthalten. In einer Zeitungsredaktion wird dies wohl kaum anders sein, es kommt eher darauf an, wie mit solchen Schreiben umgegangen wird. Delius gab gegenüber Bild/BZ an, dass er zunächst eigene Recherchen anzustrengen gedenke, um zu prüfen, ob die anonym vorgebrachten Anwürfe überhaupt stichhaltig seien.[108] Dieser eher unaufgeregte Umgang mit einem solchen Schreiben schien dem auf Effekthascherei getrimmten Reporter wohl nicht sensationell genug, und er strickte sich eine Geschichte von einem Ausschussvorsitzenden, der angeblich brisante Unterlagen verheimliche, zusammen. Flankieren ließ sich Petersen dabei von den Abgeordneten Ole Kreins (SPD) und Stefan Evers (CDU). Kreins, in Sachen Parlaments- und Recherchearbeit scheinbar mit ähnlicher Sachkenntnis wie der Boulevard-Reporter ausgestattet, brachte sofort nach Bekanntwerden der Vorwürfe den Rücktritt des Vorsitzenden ins Gespräch, scheiterte damit aber nach Aussprache in der folgenden Sitzung des Untersuchungsausschusses. Evers wiederum verwies auf die der Piratenpartei zugeschriebene Rolle als „Transparenzpartei“ und prophezeite, dass der Vorgang „zum Verlust des Vertrauens in den Untersuchungsausschuss“ führen werde.[109] Der Ausschuss einigte sich nach diesem Vorfall im Einvernehmen, alle Dokumente, die per Post dem Ausschussbüro zugesandt wurden, an alle Mitglieder zu verteilen. Unterlagen, die den einzelnen Abgeordneten zugingen blieben weiterhin in der Verantwortung der Abgeordneten. Sie traf die Selbstverpflichtung zur Weitergabe nicht. Für Petersen, der einen Artikel in der BZ nachschob, stellte dies den Verlust einer „Kernaufgabe“ von Delius dar, denn schließlich obliege einem „Vorsitzenden die Organisation des Ausschusses“.[110] Für BZ-Reporter scheint demnach die Postverteilung der Kern von Ausschuss-Organisation zu sein. Im Nachgang wurde die fragwürdige Berichterstattung Petersens übrigens regelmäßig durch ein Grüppchen von vorgeblich privatisierungskritischen Verschwörungstheoretikern genutzt, um gegen Delius und einzelne Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Piratenfraktion die abstrusesten Vorwürfe zu erheben.

[107] Bild (Warum verheimlichte der BER-Chefaufklärer brisante Flughafen-Dokumente?) v. 06.03.2015
[108] Bild (Warum verheimlichte der BER-Chefaufklärer brisante Flughafen-Dokumente?) v. 06.03.2015
[109] Zit. n. Bild (Warum verheimlichte der BER-Chefaufklärer brisante Flughafen-Dokumente?) v. 06.03.2015
[110] BZ (Strafaktion für BER-Chefaufklärer Delius) v. 06.03.2015. Im Internet: http://www.bz-berlin.de/berlin/strafaktion-fuer-ber-chefaufklaerer-delius (Stand: 08.02.2016)

Ähnlich wie beim Flughafenbau selbst war der Erwartungsdruck auf den Ausschuss, einen verbindliches Datum für die Vorlage des Abschlussberichtes zu setzen, hoch. Der Vorsitzende Delius gab zu Beginn der Ausschussarbeit das Jahr 2014 als Ende des Ausschusses an. Spätestens mit der beschlossenen 1. Erweiterung des Untersuchungsauftrages angesichts der fortgesetzten Krise beim Flughafenbau verwarf der Ausschuss diese Zielvorstellung aber wieder. Einen neuen Anlauf macht der Ausschuss Anfang des Jahres 2015, als von den Oppositionsfraktionen ein Zeitplan vorgelegt wurde, der das Ende der Beratungen für den Anfang des Jahres 2016 terminierte. Zu einem Beschluss über diesen Zeitplan kam es indes nie, da sich insbesondere einzelne Oppositionsfraktionen schlussendlich nicht für einen längeren Zeitraum auf verbindliche Zeugenbefragungen zu festen Daten festlegen lassen wollten. In einem Interview gab der Ausschussvorsitzende Delius im Juni 2015 an:

> *„Wir haben in den letzten Monaten große Fortschritte gemacht. Was noch fehlt ist Klarheit darüber wie sachgerecht die aktuellen Pläne für den Umbau der Entrauchungsanlage sind. Und wir müssen uns mit den Finanzen der Flughafengesellschaft beschäftigen. Das müssen wir aufklären, aber bis zum Ende des Jahres können wir die Beweisaufnahme abschließen und im Frühjahr [2016] unseren Bericht vorlegen.“*[111]

Da die Einhaltung dieses ehrgeizigen Zieles insbesondere vor dem Hintergrund des noch wenig bearbeiteten Finanzaspektes große Disziplin aller Beteiligter in Zeugenbefragungen und bei der Frage der Beantragung neuer Beweise erforderte, konnte das Frühjahr als Abschluss der Arbeit nicht gehalten werden. Aufgrund der offenen Fragen zur Finanzierung und insbesondere Nachtragsverhandlungen der FBB beim BER entschieden sich die Oppositionsfraktionen abermals gemeinsam eine Erweiterung des Auftrages zu beantragen. Die Erweiterung betraf den Fragenkomplex „Kostenentwicklung“ und beschränkte sich auf das Einfügen eines einzigen weiteren Punktes zu Nachvollziehbarkeit und Finanzierung im Rahmen Europäischen Rechtes sowie der Kreditwürdigkeit der Flughafengesellschaft Berlin-Brandenburg GmbH.[112] Mit der zweiten Erweiterung sollten zwei Ziele erreicht werden: Erstens sollte die Aufarbeitung explizit auch die aktuellsten Kostenentwicklungen für die öffentlichen Haushalte einbeziehen. Zweitens wurde durch die neuerliche Erweiterung erreicht, dass auch Akten der Flughafengesellschaft nach dem Juni 2014, dem Zeitpunkt der letzten Erweiterung, angefordert werden konnten. Besonders brisant war dies, da der Aufsichtsrat der FBB nach Maßgabe eines neuen Kostenplanes der Geschäftsführung am 30. Juni 2014, kurz nach dem Beschluss der ersten Erweiterung des Untersuchungsauftrages, eine neue Bezuschussung des Projektes in Höhe von 1,1 Milliarden Euro billigte.[113] Auf die entsprechenden Unterlagen hatte der Ausschuss nach geltender Rechtslage nach der ersten Erweiterung keinen Anspruch mehr, da sie außerhalb des Untersuchungszeitraumes lagen. Die zweite Erweiterung wurde am 1. September 2015 von den drei Oppositionsfraktionen beantragt und am 14. Januar 2016 einstimmig bei Enthaltung der Koalitionsfraktionen im Plenum des Abgeordnetenhauses beschlossen. Mit der beschlossenen Erweiterung einigte sich der Ausschuss auf Vorschlag des Vorsitzenden im Frühjahr 2016 auf feste Tagesordnungen, die einen Abschluss der Beweisaufnahme zunächst am 29. April 2016 vorsah und die Schlussabstimmungen zum Abschlussbericht auf den 3. Juni 2016 terminierte. Auf Drängen einiger Oppositionsfraktionen wich der Ausschuss später von diesem Beschluss ab und kam

[111] Berliner Zeitung (Piratenpartei-Fraktionschef Martin Delius über den Lageso-Skandal „Mario Czaja handelt verantwortungslos) v. 25.06.2015
[112] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/2428
[113] Berliner Zeitung (Finanzierung des Berliner Flughafens Noch mehr Steuergeld für den BER) v. 13.03.2015

den Wünschen entgegen, indem er den Abschluss der Aufnahme neuer Beweismittel auf den 19. Mai 2016 festsetzte. Die schon im Vorfeld der Schlussabstimmung von Bündnis 90/Die Grünen, der Fraktion die Linke und der Piratenfraktion angekündigten sogenannten Sondervoten[114] wurden so abgegeben, dass die offizielle Drucklegung der gemeinsamen Drucksache des Ausschusses zum Plenum des Abgeordnetenhauses am 23. Juni 2013 fertiggestellt werden konnte. Der Ausschuss beendete seine Arbeit mit der letzten Sitzung am 3. Juni 2016.

[114] § 33 (2) Untersuchungsausschussgesetz Berlin, Stand 31.05.2016

VII. Frühphase des Projekts BBI/BER

1. Gutachten „Anmerkungen zur Ausbauplanung und Finanzierung des Flughafens Schönefeld“

In den zahlreichen Aktenordnern der Senatskanzlei, die dem Untersuchungsausschuss als Beweismittel vorlagen, fand sich auch ein auf den ersten Blick gutachterlich erscheinender Text mit dem Titel „Anmerkungen zur Ausbauplanung und Finanzierung des Flughafens Schönefeld. Dezember 2004“. Als einzige Angabe, die auf einen oder mehrere Verfasser hindeuten könnte, ist auf dem Titelblatt das Kürzel „B. A. C.“ zu lesen. Bei dem Text handelt es sich um ein Fax, welches am 10. Mai 2005 an die Senatskanzlei gesendet worden war. Handschriftlich vermerkt ist auf dem Titelblatt der Satz „z. Hd. Frau Matuschek“. Zudem finden sich auf demselben Blatt die Kürzel der Referenten der Senatskanzlei Bodo Mende und Thomas Prahl. Der Text scheint demnach in der Senatskanzlei von den dort mit dem Bau des Flughafens befassten Stellen zumindest zur Kenntnis genommen worden zu sein. Anschließend landete er bei den Akten. Die auf dem Dokument lesbare Faxnummer, von der der Text an die Senatskanzlei gesandt wurde, gehörte zumindest zum damaligen Zeitpunkt zur Flughafengesellschaft. Der damals bei der TAZ beschäftigte Journalist Sebastian Heiser hatte im Sommer 2014 einen Artikel zu besagtem Text veröffentlicht.[115] Zuvor hatte er bei der Senatskanzlei einen Antrag auf Akteneinsicht nach dem Informationsfreiheitsgesetz gestellt und den Text schließlich auf den Internetseiten der TAZ gemeinsam mit seinem Artikel veröffentlicht.[116] Nach den Auskünften, die Heiser von der Senatskanzlei erteilt wurden, war der Verfasser des Dokuments dort unbekannt. Heiser fragte bei der Flughafengesellschaft nach, deren damaliger Pressesprecher Ralf Kunkel keine genaueren Angaben zu dem Text machen wollte. Das Unternehmen ließ sich schließlich nur durch eine Klage[117] des Journalisten zu einer Einschätzung über den Text hinreißen, die es in seiner Klageerwiderung vom 13. Juni 2014 wiedergab, die Heiser ebenfalls auf den Internetseiten der TAZ veröffentlichte. Darin heißt es zu dem Text, dass „interne Prüfungen“ ergeben hätten, dass das Schriftstück nicht bei der Flughafengesellschaft archiviert worden sei. Weiterhin könne man keine Auskunft zu möglichen Auftraggebern sowie zur Autorenschaft des Textes machen, da diese Umstände der Flughafengesellschaft „bis heute“ nicht bekannt seien. An Spekulationen wolle man sich darüber hinaus nicht beteiligen.[118] Zum Gehalt des Textes merkte die Flughafengesellschaft in ihrer Klageerwiderung an:

> *„Inhaltlich stellt es sich als eine bloße Aneinanderreihung von Meinungen dar, welche weder durch Fundstellenangaben oder Statistiken belegt, noch durch Verwendung oder Darstellung wissenschaftlich anerkannten* [sic!] *Vorgehensweisen fundierten* [sic!] *begründet werden. Vielmehr zeigt das Schriftstück polemische Züge und Darstellungen, die an der Einordnung als ‚Gutachten' stark zweifeln lassen.“*[119]

---

[115] TAZ (Warnung landete im Müll) v. 13.07.2014
[116] http://blogs.taz.de/hausblog/2014/07/13/behoerden-muessen-auskunft-darueber-geben-was-sie-nicht-wissen/ (Stand: 11.02.2016)
[117] Vgl. http://blogs.taz.de/hausblog/2014/07/13/behoerden-muessen-auskunft-darueber-geben-was-sie-nicht-wissen/ (Stand : 11.02.2016)
[118] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Heiser ./. Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Az.: VG 1 K 816/14, S. 2. Im Internet: https://assets.documentcloud.org/documents/1216523/140623-taz-01-ss-fbb-v-13-06-14.pdf (Stand: 11.02.2016)
[119] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Heiser ./. Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Az.: VG 1 K 816/14, S. 2. Im Internet: https://assets.documentcloud.org/documents/1216523/140623-taz-01-ss-fbb-v-13-06-14.pdf (Stand: 11.02.2016)

Die „erheblichen gutachterlichen Mängel“ und der Umstand, dass der Text von der Flughafengesellschaft nicht archiviert wurde, verdeutlichten nach Auffassung der Flughafengesellschaft, dass es sich nicht um ein offizielles Schriftstück handeln könne. Die auf dem Dokument erkennbare Faxnummer sei dem Bereich Marketing der Flughafengesellschaft zuzuordnen.[120]

Auch wenn die Flughafengesellschaft und ihre Pressestelle die Herkunft des Textes nicht rekonstruieren konnten, so kann dennoch festgehalten werden, dass eine in irgendeiner Weise mit dem Projekt Flughafenbau befasste Person ihn zumindest für so wichtig hielt, dass sie ihn 2005 – wenn auch anonym – an die Senatskanzlei übersandte. Dass der Text laut seinem Titel im Dezember 2004 erstellt worden sein soll, das Fax an die Senatskanzlei aber erst im Mai 2005 übersandt wurde, lässt die Vermutung zu, dass zumindest die Möglichkeit besteht, dass das Schriftstück eine Weile innerhalb der Flughafengesellschaft kursierte, bis es dann von einem Faxgerät ihrer Marketingabteilung weitergeleitet wurde.

Vor dem Hintergrund der heutigen Erkenntnisse wirkt der Inhalt des Schriftstücks an der einen oder anderen Stelle geradezu prophetisch – auch wenn im Jahr 2004, als der Text mutmaßlich verfasst wurde, die heutigen Probleme mit der Flughafenbaustelle noch gar nicht absehbar sein konnten. Bemerkenswert ist dennoch, wie der oder die Verfasser die damaligen Planungen zum Flughafenbau beurteilten:

> *„Konzeptionell ist der Gedanke richtig, aus drei Standorten einen zu machen. Dieser ‚Single-Standort' wird aber wirtschaftlich nur erfolgreich sein, wenn der [sic!] auch von den Kostenstrukturen konkurrenzfähig ist. Durch die opulente Ausbauplanung droht der neue Berliner Flughafen aber nicht nur als Drehkreuz eine Investitionsruine zu werden, die hohen Nutzungsentgelte drohen auch Berlins einzige Chance als ‚Low-Cost'-Drehscheibe die Basis [zu] entziehen.“*[121]

Zu den damals veranschlagten notwendigen Investitionen heißt es in dem Text:

> *„Es wird befürchtet, dass die veranschlagte Investitionssumme in Höhe von 1,983 Mrd. € nicht ausreichend sein wird (München hat die Kalkulation um 400% übertroffen) und die verbleibenden Gesellschafter erheblich nachschießen müssen, auch weil die FBS kaum eigene Finanzierungsbeiträge wird liefern können. Die Vorstellungen der Flughafengesellschaft, die Investitionen durch Gebühren refinanzieren zu können sind unrealistisch. […] Es wäre gegenüber dem Steuerzahler ehrlicher, schon jetzt den kalkulierten Eigenbetrag der FBS durch die Gesellschafter einstellen zu lassen anstatt zu einem späteren Zeitpunkt einzugestehen, dass die FBS ihren Verpflichtungen nicht nachkommen kann.“*[122]

Die damalige Planung sei „am Markt vorbei geplant“ und das von der Flughafengesellschaft vorgelegte Finanzierungskonzept solle „deshalb von einer neutralen Instanz nachgeprüft

---

[120] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Heiser ./. Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Az.: VG 1 K 816/14, S. 3. Im Internet: https://assets.documentcloud.org/documents/1216523/140623-taz-01-ss-fbb-v-13-06-14.pdf (Stand: 11.02.2016)
[121] Anmerkungen zur Ausbauplanung und Finanzierung des Flughafens Schönefeld. Dezember 2004; SKZL 747, S. 132
[122] Ebd. S. 135f

werden.“[123] Vor dem Hintergrund, dass zum damaligen Zeitpunkt die ursprünglich beabsichtigte Privatisierung des Projekts noch nicht allzu lange gescheitert war, heißt es in dem Schriftstück zu der gefassten Absicht, den Flughafen nicht von Privaten errichten zu lassen:

> *„Eine nun im öffentlichen Besitz verbleibende Gesellschaft plant auf Kosten des Steuerzahlers einen opulenten Ausbau und kommuniziert den politischen Entscheidungsträgern, die Planung könne aus Zeitgründen nun nicht mehr geändert werden. Die bekannten Planer und Baukonzerne stehen bereit. Das Risiko einer zukünftigen ‚Negativen Rendite' verbleibt bei der öffentlichen Hand.“*[124]

Diese Kritik an der damals auch von der Politik vertretenen Ansicht, die Flughafengesellschaft könne nach dem gescheiterten Privatisierungsverfahren den Bau des Flughafens in „Eigenregie“ vornehmen, erweist sich in der Rückschau als recht stichhaltig.

2. Der Weg zum Konsensbeschluss

In den Jahren vor der Entscheidung der Anteilseigner der Flughafengesellschaft Bund, Berlin und Brandenburg, Schönefeld als Standort für einen neuen Flughafen zu wählen, wurden verschiedene Untersuchungen durchgeführt, die sich mit der Suche eines geeigneten Standorts befassten. So erfolgten eine Machbarkeitsstudie zur Standortsuche sowie ein Raumordnungsverfahren, bevor die eigentlichen Vorbereitungen für das später als notwendig erachtete Planfeststellungsverfahren eingeleitet wurden. Bechmann verweist darauf, dass Schönefeld bereits in den frühesten Untersuchungen Schönefeld als ungeeignet für die Errichtung eines neuen großen Flughafens eingestuft wurde. Im Raumordnungsverfahren „wurde der Ausbau des Flughafens Schönefeld zum Berliner Hauptverkehrsflughafen nach eingehender Überprüfung aller pro- und contra-Argumente ausdrücklich und definitiv abgelehnt.“[125] Im Anschluss daran habe die Flughafengesellschaft zunächst nicht weiter an einem Standort Schönefeld festgehalten. Allerdings seien dann in der Vorbereitung zum Planfeststellungsverfahren (1999) Standortalternativen gar nicht mehr erwogen worden. Aus diesem Grund könne beim Planfeststellungsverfahren von einer „sehr problematischen Vorgeschichte“[126] gesprochen werden. Bei der Absicht, den Flughafen in Schönefeld zu errichten habe die Flughafengesellschaft „erhebliche Unterstützung aus den Bereichen der Bundes- und Länderpolitik erhalten. Neue Sachargumente, die die eindeutigen und unmissverständlichen Vorbehalte gegen den Flughafenstandort Berlin-Schönefeld ernsthaft berühren, sind bislang jedoch nicht vorgebracht worden.“[127] In seinem gutachterlichen Kommentar zum Anhörungsverfahren 2001 zum Planfeststellungsantrag der Flughafengesellschaft stellt Bechmann fest, dass vieles – nicht zuletzt Erkenntnisse aus der Lärmforschung – gegen den Standort Schönefeld spreche: „Das Hauptargument […] liefert

[123] Ebd. S. 142
[124] Ebd.
[125] Arnim Bechmann, Untaugliche Antragsunterlagen – das UVP-Praxisdefizit im Planfeststellungsverfahren „Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld“. In: Arnim Bechmann (Hrsg.), Auf Sand gebaut – Die Umweltverträglichkeitsprüfung im Planfeststellungsverfahren zum Flughafenausbau Berlin-Schönefeld, Barsinghausen 2004, S. 105
[126] Ebd.
[127] Ebd.

seine zu stadtnahe Lage zu Berlin. Der geplante Ausbau des Flughafenstandorts würde erhebliche Auswirkungen auf die Südentwicklung Berlins entfalten, da er die Funktionen Wohnen, Arbeiten und Erholen massiv beeinträchtigen würde." Der gewählte Standort sei „aufgrund seiner geografischen Lage für die Ansiedlung eines Großflughafens äußerst ungeeignet"[128] und würde „auch weltweit im Vergleich mit anderen im letzten Jahrzehnt neu geschaffenen Großflughäfen eine ‚problematische' Besonderheit darstellen".[129] Eine Studie der Deutschen Bank, die diese Anfang 1996 erstellte und zumindest der Berliner Senatsverwaltung für Verkehr zur Kenntnis gab, spricht sich ebenfalls klar gegen Schönefeld als Standort für den neuen Flughafen aus. Unter anderem sei Schönefeld unter dem Aspekt des Bevölkerungsschutzes aus Sicht der Deutschen Bank nicht genehmigungsfähig. Zudem ergäben sich Probleme mit der Verkehrsanbindung, die weder per Schiene noch per Straße angemessen beseitigt werden könnten. Ein Standort Sperenberg hingegen hätte unter anderem positive Effekte auf die Arbeitsplatzsituation in der Region. Auch unter Berücksichtigung der Absicht, den Flughafen von privaten Investoren errichten zu lassen, sei die dafür notwendige Sicherheit nur in Sperenberg gegeben. In Schönefeld hingegen seien verschiedene Risiken bei Genehmigungsverfahren und Kosten sowie politischer Widerstand zu berücksichtigen. Eine private Errichtung des Flughafens sei aufgrund dieser Kalkulationsrisiken zumindest in absehbarer Zeit nicht möglich. Kritik an der Standortentscheidung zog sich auch durch das später für den Flughafenbau durchgeführte Planfeststellungsverfahren. Im dazugehörigen Anhörungsbericht heißt es, dass die Kritik am Standort Schönefeld „den zentralen Konfliktpunkt für den weitaus größten Teil der Einwender und die überwiegende Anzahl der beteiligten Kommunen"[130] gebildet habe. Zur Frage der Entscheidung für den Standort Schönefeld entgegen der Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens stellte Welskop 2001 die Frage, „ob diese Entscheidung ein völliges Versagen der Verantwortlichen ist oder eine politische Klüngelei zu Gunsten Berlins bzw. zu Lasten des Landes Brandenburg. Letztlich geht diese politische Entscheidung für den Standort Schönefeld jedoch zu Lasten der zahlreichen Einwohner der BBI-Umlandgemeinden." [131] Man muss sich auch nach Abschluss des Untersuchungsausschusses mit der dürftigen Feststellung begnügen, dass es sich bei der Entscheidung für den Standort Schönefeld um eine „politische" und nicht um eine sachlich und fachlich begründete gehandelt hat. Ähnlich wird dieser Umstand auch im von der Koalitionsmehrheit durchgesetzten Wertungsteil des Abschlussberichts des Untersuchungsausschusses beschrieben. Die Vertreter der Piratenfraktion hatten versucht, eine klare Feststellung zur Standortentscheidung im Ausschussbericht festzuhalten, was von SPD und CDU nicht gewünscht war und entsprechend niedergestimmt wurde. Die Passage, die eingefügt werden sollte, lautet:

> *„Dennoch ist klar festzustellen, dass der Standort Schönefeld in frühen Untersuchungen als wenig geeignet für den Bau bewertet wurde. Die Kosten für Schallschutzmaßnahmen wären an einem anderen Standort deutlich geringer ausgefallen. Auch die Zahl der durch Fluglärm belasteten Anwohnerinnen und Anwohner hätte durch eine andere Standortwahl verringert werden können. Die*

---

[128] Ebd. S. 164
[129] Ebd. S. 165
[130] Anhörungsverfahren für das Vorhaben „Ausbau des Flughafens Berlin Schönefeld" – Stellungnahme zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens v. 14.06.2002, S. 195
[131] Kommunalpolitisches Forum Land Brandenburg e. V., Großflughafenprojekt BBI. Vorläufiges Fazit nach 10 Jahren Planung oder Chaos? Recherchen zwischen Euphorie und Katzenjammer, April 2001. Im Internet: http://www.kf-land-brandenburg.de/archiv/bbibroschuere.htm (Stand: 17.06.2013)

> *Standortfrage steht allerdings in keinem Zusammenhang mit den später eingetretenen Störungen des Projektverlaufs.“*

Dass der neue Berliner Flughafen in Schönefeld errichtet werden soll, geht auf den so genannten Konsensbeschluss der Gesellschafter der Flughafengesellschaft – Berlin, Brandenburg und Bundesrepublik Deutschland – vom 28. Mai 1996 zurück. Unterzeichnet wurde diese „gemeinsame Empfehlung“ zum Flughafenkonzept Berlin/Brandenburg vom damaligen Regierenden Bürgermeister Eberhard Diepgen, dem damaligen brandenburgischen Ministerpräsidenten Manfred Stolpe und dem damaligen Bundesminister für Verkehr Matthias Wissmann. Im Einleitungstext zum „Konsensbeschluss“ ist festgehalten, dass bereits mit dem Konsortialvertrag von 1991 „die Konzentration des Flugbetriebs auf einen Standort als Ziel vorgegeben“ worden sei. In diesem Zusammenhang heißt es: „Der Gesellschafter Brandenburg hält hierfür den Standort Sperenberg für besonders geeignet.“[132] Dennoch hätten sich die Gesellschafter „nach umfangreichen Abstimmungsgesprächen darauf verständigt, den Standort Schönefeld über das Integrationskonzept als Single-Standort zu entwickeln.“[133] Diese Verständigung sei einstimmig erfolgt. Unter Punkt 2 des Beschlusses ist die Absicht der Privatisierung der Flughafengesellschaft festgehalten. Hierzu sollte das Unternehmen entsprechend strukturiert werden. Mit Beteiligung privater Investoren sollte auch der Single-Standort Schönefeld „unter Nutzung der vorhandenen Flughafeneinrichtungen (Integrations-Konzept)“ entwickelt werden. Damit sollte für die Flughafengesellschaft die „Basis einer wirtschaftlichen Entwicklung“[134] geschaffen werden. Notwendig für diese Entwicklung sei eine „weitere parallel zu betreibende Start- und Landebahn“.[135] Um Rechtssicherheit für den Standort Schönefeld zu erlangen, müsse ein Planfeststellungsverfahren angestrengt werden. Zuständig hierfür solle das Land Brandenburg sein, Berlin solle daran beteiligt werden. Zu den innerstädtischen Flughäfen heißt es im Beschluss:

> *„Keiner der gegenwärtigen und künftigen Gesellschafter der BBF beabsichtigt, einen der vorhandenen Standorte Tempelhof oder Tegel als Flughafen weiter zu betreiben. Dieses wird eine der Vorgaben bei der Privatisierung sein.“*[136]

So sollte Tempelhof nach der rechtskräftigen Planfeststellung geschlossen werden – was im Jahr 2008 geschah – und Tegel „spätestens mit Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn am Standort Schönefeld“.[137] Um das gesamte Verfahren zu beschleunigen, sollte parallel zu dem angestrebten Privatisierungsverfahren von der Flughafengesellschaft im Verbund mit externen Unternehmen mit den vorbereitenden Planungsarbeiten begonnen werden. Nach Abschluss der Privatisierung sollten diese den neuen Eigentümern für die Erarbeitung der Unterlagen zur Planfeststellung zur Verfügung stehen.

In einem Bericht an das Abgeordnetenhaus über das Flughafenkonzept in der Region Berlin-Brandenburg vom 4. Juli 1996 erläuterte der Senat sein Vorgehen bezüglich der im Konsensbeschluss festgehaltenen Standortentscheidung. So habe er am 5. Juni 1996 beschlossen, den Konsensbeschluss „zur Kenntnis zu nehmen“. Gleichzeitig wurden die Vertreter des Landes Berlin in der Gesellschafterversammlung der Flughafengesellschaft

---

[132] Abgeordnetenhaus von Berlin, 13. Wahlperiode, Drucksache 13/624, S. 3
[133] Ebd.
[134] Ebd.
[135] Ebd.
[136] Ebd.
[137] Ebd.

beauftragt, einen entsprechenden Beschluss zu fassen und die Vertreter Berlins im Aufsichtsrat gebeten, „sich für die Umsetzung der Standortentscheidung im Aufsichtsrat einheitlich einzusetzen.“[138] Am 20. Juni 1996 beschloss die Gesellschafterversammlung einstimmig die Umsetzung des Konsensbeschlusses, der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft beauftragte in seiner Sitzung am 24. Juni 1996 die Geschäftsführung, „alle erforderlichen Maßnahmen für die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens am Standort Schönefeld zu ergreifen“.[139] In seinem Bericht wies der Senat auch darauf hin, dass es vor der Entscheidung für den Standort Schönefeld zu einem „Moderationsverfahren“ gekommen sei, welches von der Flughafengesellschaft in Auftrag gegeben worden sei. Während dieses Verfahrens wurden „unter anderem alle vorliegenden Gutachten und Stellungnahmen synoptisch gegenübergestellt und ausgewertet“. „Im Rahmen dieses Verfahrens wurden mehrere Standortvarianten anhand der vorliegenden Daten im Hinblick auf die Unternehmensziele der BBF (Rentabilität, hohes Betriebsergebnis, Attraktivität des Unternehmens für Privatbeteiligung), die Ziele bezogen auf Volkswirtschaft und Verkehrspolitik und die Ziele bezogen auf die Landesplanung und den Umweltschutz verglichen und bewertet.“[140] Als Ergebnis dieses Prozesses sei man zu folgender Gesamtbewertung gekommen: Nach einem von der Investmentbank Barclays des Zoete Wedd Corporate Finance vorgenommenen Markttest würden der öffentlichen Hand mit einem Standort Schönefeld weniger Kosten entstehen als mit einem Standort Sperenberg. Zudem sei eine Zahl von 60 Millionen Passagieren pro Jahr, für die der Standort Sperenberg aufgrund seiner Fläche geeignet gewesen wäre, nicht nachzuweisen. Weiterhin sprächen die Kosten für die Verkehrsanbindung per Schiene und Straße für Schönefeld. Zum Problem des Lärmschutzes heißt es in besagtem Senatsbericht, Berlin würde im Rahmen des anstehenden Planfeststellungsverfahrens „insbesondere darauf hinwirken, daß durch die Optimierung des Flughafenlayouts sowie qualitativ hochwertige Lärmschutzmaßnahmen die Auswirkungen auf die von dem Flughafenausbau betroffenen Menschen so gering als möglich bleiben.“[141]
An der Formulierung des Konsensbeschlusses war auch der in anderer Hinsicht als Berater für die Flughafengesellschaft tätige Herbert Märtin beteiligt. Dieser sollte später auch eine Rolle bei dem letztendlich gescheiterten Privatisierungsverfahren der Flughafengesellschaft spielen. Laut Bericht des Untersuchungsausschusses des Brandenburger Landtags von 2003 beschloss die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft am 31. Januar 1996 die Beauftragung Märtins mit der Erstellung eines „Konsenspapiers zu Standortauswahl“.[142] Weiterhin war Märtin im Vorfeld der Standortentscheidung als „Moderator“ zwischen den einzelnen Lagern tätig, von denen sich manche für Sperenberg und manche für Schönefeld als Standort für den neuen Flughafen aussprachen. Die damalige Berliner Finanzsenatorin Annette Fugmann-Heesing (SPD) sagte vor dem Brandenburger Untersuchungsausschuss aus, dass Märtin seine „Moderatorenrolle“ auch auf Wunsch des damaligen Regierenden Bürgermeisters Eberhard Diepgen wahrgenommen habe.[143] Diepgen begründete die „Moderatorenrolle“ Märtins damals mit dem großen „Vertrauensfeld in dem Bereich der brandenburgischen Regierung, aber speziell der Sozialdemokratie, nicht nur in Brandenburg, sondern auch in Berlin“.[144] Laut der Aussage Diepgens vor dem BER-Untersuchungsausschuss sei Märtin jedoch nicht von

[138] Ebd. S. 1
[139] Ebd.
[140] Ebd. S. 2
[141] Ebd.
[142] Landtag Brandenburg. 3. Wahlperiode, Drucksache 3/5952, S. 149
[143] Ebd. S. 150
[144] Ebd. S. 154

ihm empfohlen, sondern von der Brandenburgischen Staatskanzlei ins Gespräch gebracht worden:

> *„Nach meiner Erinnerung ist Herr Märtin vor allen Dingen durch die Staatskanzlei in Brandenburg dort ins Geschäft gebracht worden, offiziell beauftragt, glaube ich, durch die Flughafengesellschaft. Und die Zielrichtung war, sozusagen im Rahmen der normalen Moderation die einzelnen Argumente dann richtig aufzulisten und einer Entscheidung zuzuführen.“*[145]

Der vormals als Flughafenreferent bei der Berliner Senatskanzlei tätige und spätere Geschäftsführer der PPS, die für das Privatisierungsverfahren der Flughafengesellschaft zuständig war, Gerd Kronmüller, sagte vor dem BER-Untersuchungsausschuss, dass Märtin vom damaligen Chef der Potsdamer Staatskanzlei Jürgen Linde als Moderator empfohlen worden sei.[146] Dies sei geschehen, da Linde selbst nicht in diesen Verhandlungen habe wirken wollen. Märtin sollte laut Linde die „Moderatorenrolle“ übernehmen, da der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft in sich zerstritten gewesen sei, so dass über die Moderation eine Lösung der Standortfrage herbeigeführt werden sollte. Ein Vorschlag von Märtin sei gewesen, Schönefeld als Standort bei gleichzeitiger schrittweiser Stilllegung der vorhandenen Flughäfen zu bestimmen. Da dieser Vorschlag den damaligen Berliner Interessen entgegenkam, sei dort keine große Überzeugungsarbeit notwendig gewesen.[147] Im Vorfeld des Konsensbeschlusses hätte Märtin insoweit vermittelt, dass Linde vorgeschlagen habe, über eine Erklärung zu diskutieren, die schließlich in einem Konsens hätte münden sollen. In diesem Konsens hätte der Standort Sperenberg dann keine Rolle mehr spielen sollen, sondern es hätte eine Festlegung auf Schönefeld stattgefunden haben sollen, deren Bedingungen noch auszuhandeln gewesen wären. Der Berliner Untersuchungsausschuss, der sich 2001 mit dem gescheiterten Privatisierungsverfahren befasste, stellte zur Rolle von Märtin fest:

> *„Bereits in der Vorbereitung und der Herbeiführung des Konsensbeschlusses am 28. Mai 1996 hatte der Zeuge Dr. Märtin als Berater Einfluss auf die Standortentscheidung. Nach übereinstimmenden Zeugenaussagen war die Entscheidung zu Gunsten Schönefelds maßgeblich auf die Moderatorenrolle [...] des Zeugen Dr. Märtin zurückzuführen.“*[148]

In seiner Vernehmung vor dem aktuellen BER-Untersuchungsausschuss im Januar 2013 wollte sich Märtin allerdings nicht auf die ihm zugeschriebene Rolle bei der Entstehung des Konsensbeschlusses festlegen lassen. Seine Arbeit und die seiner Firma WIB habe lediglich darin bestanden die unterschiedlichen Aspekte im technischen, ökologischen oder finanziellen Bereich abzuwägen und zu untersuchen.[149]

In der Tat waren sich im besagten Zeitraum die in Berlin regierenden Parteien CDU und SPD nicht über einen künftigen Flughafenstandort einig. So präsentierte zum Beispiel der damalige Vorsitzende der Berliner SPD-Fraktion Klaus Böger nach einer Klausurtagung Ende Januar 1995 ein „klares Votum für den Flughafenstandort Sperenberg“. Der Bau eines internationalen Flughafens solle „unverzüglich“ begonnen werden. Für die Wirtschaftlichkeit

---

[145] Zeuge Eberhard Diepgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 01.02.2013, S. 57
[146] Zeuge Gerd Kronmüller, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.02.2013, S. 7
[147] Ebd. S. 10f
[148] Abgeordnetenhaus von Berlin, 14. Wahlperiode, Drucksache 14/1515, S. 21
[149] Zeuge Herbert Märtin, Wortprotokoll der Vernehmung am 11.01.2013, S. 45

sei es bedeutsam, dass „der Passagier- und Frachtluftverkehr auf einen Flughafen konzentriert werden muß, der die besten Voraussetzungen für einen 24-Stunden-Betrieb bietet.“[150] Für den vorhandenen Flughafen Schönefeld müsse ein Beschluss zum Ausbau getroffen werden, mit dessen Beginn sei der Flughafen Tempelhof zu schließen. Dessen Kapazitäten sollten sodann von den Flughäfen Schönefeld und Tegel aufgenommen werden. „Nach der Eröffnung von BBI sind auch die Flughäfen Tegel und Schönefeld aufzugeben.“[151] Ihre Präferenz für den künftigen Standort des BBI begründet die SPD-Fraktion folgendermaßen:

> *„Bei Abwägung aller zur Zeit vorliegenden planerischen und wirtschaftlichen Gutachten spricht sich die SPD-Fraktion für den Standort Sperenberg aus, der den Ergebnissen der brandenburgischen Raumordnungsinteressen entspricht und die günstigere Variante gegenüber Jüterbog-Ost darstellt. Zugleich müsse ein Höchstmaß an ökologischen Ausgleichsmaßnahmen für diese Region sichergestellt werden.“*[152]

Der ehemalige Fraktionsvorsitzende der Berliner CDU, Klaus-Rüdiger Landowsky, wurde Ende April 2013 vom Berliner Tagesspiegel zur damaligen Standortentscheidung befragt. Dabei gab er an, dass es in der CDU-Fraktion seinerzeit „stets eine Präferenz für Schönefeld“ gegeben habe. Allerdings begründete Landowsky diese Präferenz nicht weiter, sondern erging sich in den von ihm gewohnten Metropolen-Phrasen: Der Standort Sperenberg läge „einfach zu weit weg von Berlin [...] Hinzu kommt, dass ein Flughafen Sperenberg nicht gerade zur Identifikation mit der Hauptstadt Berlin beigetragen hätte.“ [153] Und in der von Landowsky stets eingenommenen Alt-West-Berliner Perspektive gab er den künftig vom BER-Lärm betroffenen Anwohner/innen von Schönefeld mit auf den Weg:

> *„Ich habe das Gefühl, gerade die alte West-Berliner Bevölkerung hat ein stärkeres Gespür für Notwendigkeiten einer Großstadt. Im früheren Ostteil entwickeln sich heute immer mehr Bürgerproteste. Viele Zuzügler sind daran beteiligt und demonstrieren gegen Bauprojekte.“*[154]

3. Der Konsensbeschluss von 1996

Die erste Frage im umfangreichen Fragenkatalog des BER-Untersuchungsausschusses betrifft die Standortentscheidung: „Was waren die Hintergründe der Standortentscheidung (Konsensbeschluss) von 1996 für den Neubau des Flughafens Berlin-Brandenburg und welche Annahmen für Nachtflugbedingungen gingen in diese Entscheidung ein?”[155] Allein zu diesem Themenbereich lagen dem Untersuchungsausschuss mehrere Meter Aktenmaterial vor. Einige Inhalte aus diesen Unterlagen seien hier kurz wiedergegeben. Dabei handelt es sich lediglich um eine exemplarische Wiedergabe, die aber schon Rückschlüsse auf die Vorgänge zumindest in der damaligen Berliner Regierungskoalition und der Senatskanzlei zulassen.

---

[150] SPD-Fraktion des Abgeordnetenhauses von Berlin, Presseinfo Nr. 13 v. 30. Januar 1995, S. 5
[151] Ebd.
[152] Ebd. S. 6
[153] Der Tagesspiegel (Uns war das zu weit weg), v. 23. 4. 2013
[154] Ebd.
[155] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/0544

Im Vorfeld dieses Konsensbeschlusses wurde in der Berliner Politik, aber auch unter den Anteilseignern der Flughafengesellschaft selbst, heftig um die Standortentscheidung gerungen. Aus den Akten des Untersuchungsausschusses ist ersichtlich, dass die drei Anteilseigner durchaus unterschiedliche Präferenzen hatten: So sah Brandenburg Sperenberg als optimalen Standort, Berlin und der Bund wollten den neuen Flughafen in Schönefeld errichten. Am 2. Juni 1995 fand ein Treffen zwischen dem Regierenden Bürgermeister Eberhard Diepgen, dem Brandenburger Ministerpräsident Manfred Stolpe und Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann in Bonn statt, bei dem eine gemeinsame Linie der drei Gesellschafter besprochen werden sollte. Besagtes Treffen war nach Aussagen unterschiedlicher Gesprächspartner der Piratenfraktion eine der wichtigsten Zusammenkünfte bezüglich des Flughafen-Standorts auf höherer Ebene, auch weil dort die eigentliche Standortentscheidung getroffen worden sein soll. Selbst der damalige Bundeskanzler soll indirekt auf dieses Treffen und dessen Ergebnis eingewirkt haben.

Innerhalb der Berliner Großen Koalition war man sich im Vorfeld des Treffens nicht vollständig einig. Zwar hatte die Senatskanzlei unter dem Regierenden Bürgermeister Diepgen einen Entwurf für eine Positionsvereinbarung der Gesellschafter Berlin und Brandenburg bzw. der beiden Länderchefs Diepgen und Stolpe erstellt. Seitens der SPD-Fraktion wurde aber mit einem „Gegenentwurf“ dazu hantiert. Dieser wiederum wurde in der Senatskanzlei kritisch diskutiert. Der „Gegenentwurf“, der in den Akten der Senatskanzlei als „Böger-Papier“ bezeichnet wurde, unterschied sich in einigen Punkten vom Entwurf der Senatskanzlei. So sieht bspw. das „Böger-Papier” unter Punkt 2. vor, dass nach der Errichtung des BBI in Sperenberg die Flughäfen Tegel und Schönefeld zeitnah geschlossen werden sollen[156] – davon ist im Entwurf der Positionsvereinbarung zwischen Diepgen und Stolpe keine Rede.[157] Bezüglich der Verkehrsanbindung des Flughafens in Sperenberg sah das „Böger-Papier“ vor, zu deren Finanzierung bereits im Bundesverkehrswegeplan veranschlagte Mittel einzubeziehen. Der Entwurf der Positionsvereinbarung hingegen schließt aus, dass diese Finanzierung über den Bundesverkehrswegeplan und zu Lasten der darin für Berlin und Brandenburg vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen gehen soll.

Unterschiedliche Auffassungen gab es zunächst auch bei Berlin und Brandenburg. Ein Vermerk der Senatskanzlei vom 30. Mai 1995, der zwei Entwürfe für eine gemeinsame Vereinbarung über den künftigen Flughafen vergleicht, hält fest, dass Brandenburg den Standort Sperenberg festschreiben wolle. Berlin hingegen wolle zunächst klären, wie in Sperenberg ein solches Projekt realisiert werden könne, um eine Voraussetzung für die eigentliche Standortentscheidung zu haben, die erst später gefällt werden könne. Brandenburg dränge zudem darauf, den Flughafen Tempelhof möglichst bald zu schließen, wohingegen Berlin Tempelhof erst stilllegen wolle, wenn am Flughafen Schönefeld – der zu diesem Zeitpunkt noch ausgebaut werden sollte – ausreichende Kapazitäten vorhanden seien. Mit der Inbetriebnahme des neuen Flughafens BBI wolle Brandenburg den Flugbetrieb in Tegel und Schönefeld einstellen, Berlin treffe zu Tegel noch keine Aussage. Brandenburg wolle bereits mit der Einleitung eines Planungsverfahrens für den Standort Sperenberg beginnen, Berlin wolle zunächst die vertraglichen Regelungen zum Planungsrecht, der Verkehrsanbindung und zu den Grundstückspreisen sowie die Vereinbarungen zur Beteiligung von Privatinvestoren abwarten.[158]

---

[156] „Böger-Papier, SKZL 1, Bl. 78
[157] Vgl. 5. Entwurf Positionsvereinbarung, SKZL 1, Bl. 79
[158] SKZL I D, Vermerk: Vereinbarung über den Flughafen BBI v. 30.05.1995, SKZL 36, Bl. 23f

Nach einer „internen Analyse“ der gemeinsamen Landesplanungsbehörde von Berlin und Brandenburg, die 1996 erstellt wurde, sprach zumindest für diese Behörde „fast alles gegen Schönefeld“. In der Berliner Zeitung vom 21. Februar 1996 heißt es zu der Analyse:

> *„Nach der Bewertung der Planungsbehörde widerspricht der Standort Schönefeld für den Bau des Flughafens Berlin-Brandenburg (BBI) sowohl dem zwischen beiden Ländern abgestimmten Entwurf des Landesentwicklungsprogramms als auch der Planung für den engeren Verflechtungsraum. Bei einem derartigen Abweichen von der ausgewiesenen Siedlungsentwicklung könnten Entschädigungspflichten auf das Land zukommen. Außerdem: Schönefeld verletzt das im Fusions-Vertrag festgeschriebene Leitbild der dezentralen Konzentration.“*[159]

Der damalige Leiter der gemeinsamen Landesplanungsbehörde äußerte sich hierzu dergestalt, dass es sich bei dieser „nüchternen Bewertung“ um eine zwischen Berliner und Brandenburger Seite einvernehmlich getroffene Schlussfolgerung handle.[160]

Auch die Argumentationen innerhalb des damaligen Senats und seiner Fachebene bzgl. der damals noch offenen Standort-Entscheidung verdienen eine genauere Betrachtung. So heißt es etwa in einem Vermerk eines Referenten der Senatskanzlei vom 31. Mai 1995, der in Vorbereitung für das oben erwähnte Gespräch zwischen Diepgen, Stolpe und Wissmann am 2. Juni 1995 erstellt wurde, dass sich die Standpunkte für und gegen die Standorte Schönefeld und Sperenberg unvereinbar gegenüber stünden, dabei von der jeweiligen Interessenlage bestimmt und ebenfalls nicht zwingend seien. Das einzige „k.o.-Argument“ gegen Sperenberg sei die Finanzierungsfrage:

> *„Der Bund ist nicht bereit/in der Lage, die Verkehrsinvestitionen zu finanzieren. Trotz des Vorfinanzierungsangebotes von Brandenburg gilt dies m. E. auch für Brandenburg und Berlin. Eine Vorfinanzierung zu Lasten anderer Verkehrsprojekte dürfte politisch nicht vertretbar sein; eine zusätzliche Haushaltsfinanzierung reißt an anderer Stelle Löcher auf. Viel wichtiger scheint mir aber die Frage der Finanzierung von Bau und Betrieb von BBI. Eine rein private Finanzierung ist Illusion; eine teilöffentliche Finanzierung stößt an die Grenze des Haushaltes. All dies spricht dafür, sich schrittweise und nach Möglichkeit dem Bedarf anzupassen, also Schönefeld auszubauen. Wenn ein solches Ergebnis nicht erreichbar ist, muss zunächst die Finanzierung von Sperenberg – am besten auch von Schönefeld – geklärt werden. [...]“*[161]

Dieser Vermerk lässt sich so interpretieren, dass zumindest auf der Fachebene der damaligen Senatskanzlei das Projekt Flughafen BBI nicht so euphorisch gesehen wurde, wie es die Berliner Landesregierung seit Jahren in wechselnder Besetzung vertritt. Auch wurden mit solcherlei Vermerken die Verantwortlichen schon vor dem eigentlichen Beginn des Planungs- und Bauvorhabens deutlich darauf hingewiesen, dass die Finanzierung eines solchen Projektes problematisch werden könnte bzw. zu negativen Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte führen könnte – so wie es mit dem BER-Desaster schließlich geschehen ist.

---

[159] Berliner Zeitung (Großflughafen in Schönefeld kaum durchsetzbar) v. 21. 2. 1996
[160] Ebd.
[161] SKZL I, Vermerk: Standortentscheidung BBI, SKZL 36, Bl. 38

Die Argumentationsstrategie der Berliner Landesregierung bzgl. der Standortentscheidung wird in einem Vermerk der Senatskanzlei vom 22. Mai 1995 deutlich, der ebenfalls in Vorbereitung für das Gespräch am 2. Juni in Bonn erstellt wurde. So könne der neue Flughafen nach den Interessen des Landes Berlin nur in Schönefeld errichtet werden, Sperenberg sei „bei objektiver Prüfung" nicht als realistisch zu betrachten.[162] Sperenberg sei aus Berliner Sicht zudem schlechter erreichbar als Schönefeld. Letzterer könne bequem mit der S-Bahn angefahren werden, nach Sperenberg müssten erst entsprechende Schienenwege gebaut und zudem eine entsprechende Nahverkehrslösung gefunden werden. Zudem sei ein 24-Stunden-Betrieb bei Sperenberg ebenso wenig möglich wie an anderen Standorten, jedenfalls müsse mit einer gerichtlichen Überprüfung entsprechender Planungen gerechnet werden. Das größte Problem am Standort Schönefeld sei die Lärmbelästigung der Anwohner/innen. In Sperenberg seien die größten Probleme die notwendigen Eingriffe in Flora und Fauna sowie die Beseitigung vorhandener Altlasten.[163] Aus diesen Gründen sei der Standort Schönefeld auch leichter politisch durchzusetzen:

> *„Nach hiesiger Auffassung behindern die Naturschutzprobleme am Standort Sperenberg die Durchsetzbarkeit eines Flughafenprojektes deutlich mehr als die Lärmschutzfragen und das Erfordernis von Umsiedlungen am Standort Schönefeld. Nachdem sich der Bund Umwelt Naturschutz in Deutschland (BUND) für den Standort Schönefeld ausgesprochen hat und im parlamentarischen Raum die Grünen einen stufenweisen Ausbau von Schönefeld bevorzugen, wird an diesem Standort organisierter Protest gegen das Projekt deutlich geringer sein. In Sperenberg wird jedoch gerade der Eingriff in Natur und Landschaft (wie in Brockdorf, Wackersdorf und an der Startbahn West) voraussichtlich sehr starke Proteste hervorrufen. Die Konfliktbereitschaft an diesem Ort wird dadurch gesteigert, dass weite Teile der Bevölkerung (in Berlin und Brandenburg jeweils 80 % und mehr) die Notwendigkeit eines Großflughafens an dieser Stelle nicht einsehen. Damit sind in Sperenberg sehr günstige Voraussetzungen für einen organisierten und nachhaltigen Protest mit Gewalttätigkeiten gegeben."*[164]

Vergleichbare Flughafenprojekte hätten zudem gezeigt, dass mit einer Verdoppelung bis Vervierfachung der ursprünglich angenommenen Errichtungskosten möglich sei. Aus diesem Grund spricht sich der Verfasser des Vermerks wiederum für einen schrittweisen Ausbau des Flughafens Schönefeld aus, da nicht ersichtlich sei, wie die Kosten für das Projekt von der öffentlichen Hand finanziert werden könnten. Dieser schrittweise Ausbau sei jedoch am Standort Sperenberg nicht möglich. Zum Flughafen Tegel heißt es in dem Vermerk, dass dessen Offenhalten ein unrealistisches Szenario wäre, da ohne die Schließung der bisher betriebenen Berliner Flughäfen kein Bedarf für einen neuen Flughafen bestünde. Aus diesem Grund sei davon auszugehen, dass das Planfeststellungsverfahren ergebe, dass der neue Flughafen nur errichtet werden könne, wenn die anderen Flughäfen vom Netz genommen werden.[165]

Doch so klar, wie sie im o. g. Vermerk festgehalten ist, war die Haltung Berlins in der Standortfrage keineswegs. Im Gegenteil: Sie wies sogar einige Widersprüchlichkeiten auf. So zitierte der Berliner Tagesspiegel im April 2013 aus einem vormals als „streng vertraulich"

---

[162] SKZL I D Vermerk: Standortentscheidung BBI v. 22.05.1995, SKZL 36, Bl. 39
[163] Ebd. Bl. 39ff
[164] Ebd. Bl. 45f
[165] Ebd. Bl. 42ff

eingestuften Dokument der Berliner Senatskanzlei vom 29. Mai 1995. Dabei handelt es sich um einen Vermerk über einen Termin des Regierenden Bürgermeisters Eberhard Diepgen mit dem Brandenburgischen Ministerpräsidenten Manfred Stolpe zwei Tage zuvor, am 27. Mai. Darin enthalten ist die Einigung beider Länderchefs auf den Standort Sperenberg: „Es soll ein internationaler Flughafen im Raum Sperenberg errichtet werden. Er soll im Jahr 2015 den Betrieb aufnehmen.“[166] Errichtet werden sollte der Flughafen in Sperenberg von privaten Investoren. Die Kosten für die Verkehrsanbindung sollten laut den im Tagesspiegel zitierten Passagen des Vermerks im Zweifelsfall vom Land Brandenburg aufgebracht werden:

> *„Die Finanzierung der Verkehrsanbindung soll durch die entsprechenden Kostenträger übernommen werden. Sollten Dritte zu dieser Verpflichtung innerhalb des Zeitrahmens nicht in der Lage sein, so wird eine Vorfinanzierung durch das Land Brandenburg ausdrücklich mit verabredet.“*[167]

Im Verlauf des Jahres 1995 hatte Stolpe ein Finanzierungskonzept für die Verkehrsanbindung Sperenbergs angekündigt.[168] Noch Anfang des Jahres 1996 erklärte Diepgen in einem Interview mit der Welt: „Ich bleibe bei meiner mit Brandenburg und der Bundesregierung abgestimmten Position: Berlin-Schönefeld muß ertüchtigt werden, die Option für Sperenberg bleibt aufrechterhalten.“[169] Laut Tagesspiegel handelt es sich bei den 1995 getroffenen Vereinbarungen nicht um unverbindliche Absichtserklärungen, sondern um eine „detaillierte Agenda“, die von Berlin und Brandenburg laut Vermerk in eine rechtsverbindliche Form gegossen werden müsse. Dass die Vereinbarung schließlich doch nicht umgesetzt wurde, geht laut Stolpe, den der Tagesspiegel zu diesem Vermerk befragte, darauf zurück, dass zur damaligen Zeit mit der Umsetzung der geplanten Fusion von Berlin und Brandenburg gerechnet wurde. Mit dem Scheitern der Länderfusion sei auch das Vorhaben Flughafen Sperenberg geplatzt.[170]

Die Flughafengesellschaft selbst war – zumindest nach der Aussage des damaligen Vorsitzenden der Geschäftsführung Götz Herberg vor dem BER-Untersuchungsausschuss – nur begrenzt in die Standortentscheidung eingebunden. Er wies in seiner Aussage mehrmals darauf hin, dass die Flughafengesellschaft lediglich mit der Zusammenstellung verschiedener Standortvarianten und deren Kennzeichen beauftragt worden sei:

> *„Das ist eine Gesellschafterentscheidung, und ich habe sie als solche gesehen und mich da tunlichst herausgehalten. Das Einzige, was wir gemacht haben – das habe ich vorhin erwähnt -, wir haben eine Synopse gemacht, und da mussten eben andere Leute die Vor- und Nachteile daraus ableiten, die wir ja aufgeschrieben haben. Ich selber habe nichts favorisiert – und habe deshalb auch übrigens überlebt. Meine Kollegen haben favorisiert und mussten dann irgendwann Konsequenzen ziehen.“*[171]

In einem „Bericht über die Untersuchung bei der Berlin-Brandenburg-Flughafen-Holding (BBF) und der Projektplanungsgesellschaft Schönefeld mbH (PPS)“ des Landesrechnungshofs Berlin vom 22. Oktober 1998 stellte dieser fest, dass die

---

[166] Zit. nach Der Tagesspiegel (Das geheime Ja zu Sperenberg) v. 22. 4. 2013
[167] Ebd.
[168] Potsdamer Neueste Nachrichten (Künftiger Großflughafen soll Sperenberg sein) v. 24. 11. 1995
[169] Die Welt (Der alte Zentralismus ist tot – warum die Angst vor Berlin?) v. 19. 2. 1996
[170] Der Tagesspiegel (Das geheime Ja zu Sperenberg) v. 22. 4. 2013
[171] Zeuge Götz Herberg, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.02.2013, S. 47

Geschäftsführung der Flughafengesellschaft sich nach der Einigung der Gesellschafter auf einen Standort für den neuen Flughafen „unter Zeitdruck bei der Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens“[172] befunden habe. Dieser habe bestanden, da das Planfeststellungsverfahren „noch nach dem bis 31. Dezember 1999 gültigen Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz durchgeführt werden kann“.[173] Im Zuge dessen beauftragte der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft die Geschäftsführung im Juni 1996 mit der Gründung der Projektplanungsgesellschaft Schönefeld (PPS). Zudem stimmte der Lenkungsausschuss des Aufsichtsrats der Vertragsverlängerung mit Herbert Märtin zu, der „bereits seit 1993 für die BBF mehrfach“ tägig gewesen sei.[174] Märtin sollte die Aufgabe erhalten, an der Vorbereitung „eines Konzepts zur Generalplanung für die Entwicklung des Single-Standorts Schönefeld“ mitzuwirken sowie an der Schaffung eines Projektplanungsinstruments und der „Erarbeitung von konzeptneutralen Planungsunterlagen für den Antrag auf Planfeststellung“ mitarbeiten.[175] Laut Landesrechnungshof sprachen aus Sicht der Geschäftsführung folgende Aspekte für eine Beauftragung Märtins: Zum einen sei ein Vertragsschluss von allen drei Gesellschaftern empfohlen worden, denn Märtin sei „aufgrund früherer Arbeiten mit den unterschiedlichen Auffassungen der Gesellschaft vertraut und maßgeblich daran beteiligt gewesen, den Konsensbeschluss vom 28. Mai 1996 herbeizuführen“.[176] Weiterhin sei er in der Lage gewesen, „eine Moderatorenfunktion zu übernehmen und zwischen den damaligen Geschäftsführern zu vermitteln, die unterschiedliche Vorstellungen über die Entwicklung der BBF hatten“.[177] Auch sei er „in der Lage gewesen, ohne längere Einarbeitungszeit die Beratungstätigkeit zu übernehmen“.[178] Zu der Beauftragung Märtins merkt der Landesrechnungshof an:

> *„Der Rechnungshof kann zwar die Gründe für die Beauftragung dieses Beraters nicht widerlegen. Es ist aber nicht nachzuvollziehen, aus welchen Gründen die BBF die Aufgaben nicht selbst hätte durchführen können. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass die BBF ursprünglich von einer nur zweimonatigen Vertragsdauer ausgegangen ist.“*[179]

[172] Rechnungshof von Berlin, Bericht über die Untersuchung bei der Berlin-Brandenburg-Flughafen-Holding (BBF) und der Projektplanungsgesellschaft Schönefeld mbH (PPS) v. 22.10.1998, Abghs 12, S. 17
[173] Ebd.
[174] Ebd.
[175] Ebd. S. 18
[176] Ebd.
[177] Ebd. S. 19
[178] Ebd.
[179] Ebd.

4. Die Haltung von Bündnis 90/Die Grünen und PDS zum Standort Schönefeld

Der Standort Schönefeld für einen neu zu errichtenden Flughafen wurde zumindest von früheren Fraktionen von Bündnis 90/Die Grünen und der damaligen PDS nicht in Frage gestellt. So brachte im Februar 1995 die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen im Bundestag einen Antrag mit dem Titel „Kein Großflughafen Berlin Brandenburg International" ein.[180] Mit dem Antrag sollte die Bundesregierung aufgefordert werden, über die Teilhaberrechte des Bundes an der Flughafengesellschaft durchzusetzen, dass von „der Planung eines neuen Großflughafens BBI im Raum Berlin-Brandenburg […] Abstand" genommen wird. Zudem solle der Flughafen Tempelhof „kurzfristig" und der Flughafen Tegel „bis zum Jahr 2000 geschlossen" werden. „Der Flugverkehr ist langfristig am bestehenden Standort Schönefeld abzuwickeln".[181] Die Fraktion begründete ihren Antrag unter anderem damit, dass die den damals vorliegenden Planungen zu Grunde liegenden Bedarfsprognosen sich als „völlig überzogen und unrealistisch erwiesen" hätten. Weiterhin sei bis zum Jahr 2010 mit einer deutlich verbesserten Schienenanbindung Berlins zu rechen. Der Bund würde beim Bau eines Großflughafens „ein erhebliches finanzielles Risiko in Milliardenhöhe" eingehen. Um dies zu belegen zitierte die Fraktion in ihrer Antragsbegründung eine Passage aus einer Stellungnahme des Bundesrechnungshofs vom 20. Dezember 1994, wonach dieser es „für nicht verantwortbar" halte, „auf dieser Grundlage einen Ausbau zu planen, der Risiken für die öffentlichen Haushalte in Milliardenhöhe beinhaltet."[182] Ein drittes Drehkreuz neben den Flughäfen Frankfurt und München würde

> *„in Konkurrenz zu den beiden genannten Flughäfen stehen, an denen der Bund beteiligt ist und zu deren Ausbaukosten er finanziell erheblich beigetragen hat. Der Bund würde gleichsam durch den BBI in Konkurrenz zu sich selbst treten, was zumindest so lange seinen eigenen Interessen zuwiderläuft, wie kein gültiges übergreifendes Flughafenkonzept vorliegt."*[183]

In der Plenardebatte des Bundestages am 11. Mai 1995, in der der Antrag behandelt wurde, führte der Abgeordnete Albert Schmidt von der Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen zur damals noch offenen Standortfrage aus:

> *„Wer heute noch, nach dem Vorliegen mehrerer einschlägiger Gutachten zur Frage der Wirtschaftlichkeit – nicht nur der Bundesrechnungshof hat hierzu geschrieben – Sperenberg als Standort ernsthaft favorisiert, geht nicht nur ohne Not mit der Kettensäge auf 22 Millionen Bäume los, versiegelt nicht nur 400 Hektar Natur, sondern führt auch den Bund in ein Finanzabenteuer, das nur in einem Desaster enden kann. Denn allein die Herstellung der Verkehrsanbindung in Sperenberg würde den Bund wenigstens 1,8 Milliarden DM kosten, während der bestehende Standort Schönefeld bereits einen S-Bahn- und einen Fernbahnanschluss hat und mit einer weiteren U-Bahn-Station angebunden werden könnte."*[184]

---

[180] Deutscher Bundestag, 13. Wahlperiode, Drs. 13/616
[181] Ebd.
[182] Zit. n. ebd.
[183] Ebd.
[184] Deutscher Bundestag, 13. Wahlperiode, Plenarprotokoll 13/35, S. 2774f

Einen ähnlich lautenden Antrag wie die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen brachte ebenfalls im Mai 1995 die damalige Gruppe der PDS in den Bundestag ein. Auch mit ihrem Antrag sollte die Bundesregierung aufgefordert werden, auf „die Planung eines Großflughafens Berlin-Brandenburg International" zu verzichten.[185] Der Flugverkehr sollte weiterhin über die bestehenden Flughäfen Tegel und Schönefeld abgewickelt werden, „wobei Tegel in Abhängigkeit von einer Reduktion des Kurzstreckenflugverkehrs bis zum Jahr 2005 geschlossen wird. Der Flughafen Tempelhof wird kurzfristig geschlossen."[186] Auch die PDS wies in ihrer Antragsbegründung darauf hin, dass es neben den Flughäfen Frankfurt und München keinen weiteren Bedarf für ein Drehkreuz gebe und zudem davon auszugehen sei, dass bis zum Jahr 2010 die Schienenanbindung Berlins deutlich verbessert werde.[187]

Die damalige Fraktion von Bündnis90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus von Berlin hielt Mitte der 1990er an Schönefeld als Standort für einen alleinigen Flughafen für Berlin fest. In einem Ende November 1994 eingebrachten Antrag wandte sich die Fraktion gegen den Bau eines neuen Flughafens im Raum Berlin-Brandenburg. Der Flughafen Tempelhof solle „umgehend", der Flughafen Tegel bis zum Jahr 2000 geschlossen werden. „Der dann verbleibende Flugverkehr wird ab diesem Zeitpunkt am Standort Schönefeld von der südlichen Start- und Landebahn abgewickelt", hieß es im Antrag.[188] Begründet wurde der Antrag zum einen mit dem aus der damaligen Sicht der Fraktion nicht als realistisch einzustufenden Wachstum der Passagierzahlen und zum anderen mit weitreichenden negativen Auswirkungen auf die Umwelt der Standorte Sperenberg und Jüterbog. So müssten bei einem Flughafenbau am Standort Sperenberg insgesamt 22 Millionen Bäume gefällt werden, am Standort Jüterbog würde eine breite eiszeitliche Hügellandschaft in Mitleidenschaft gezogen.[189] Zudem würden die Standorte Sperenberg und Jüterbog durch das Raumordnungsverfahren in Brandenburg „deutlich begünstigt". An beiden Strandorten müssten „nach gegenwärtigen Schätzungen 10 Mrd. DM in einen Flughafen investiert werden – eine Summe, die sich erfahrungsgemäß mindestens verdoppeln würde."[190] Nach den Vorstellungen der damaligen Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen hätte der Flugverkehr ohnehin nicht ausgeweitet werden dürfen, weswegen der bestehende Flughafen Schönefeld weiter genutzt werden sollte – wenn auch unter anderen Bedingungen. So erklärte der Abgeordnete Michael Cramer in der zum Antrag geführten Plenardebatte:

> *„Der Flughafen Schönefeld ist an die S-Bahn und den IC-Bahnhof hervorragend angebunden. Der Langstreckenflugverkehr, das sind gegenwärtig 4 Millionen Fahrgäste pro Jahr, lässt sich bequem von der südlichen Start- und Landebahn abwickeln. Die nördliche, auf Bohnsdorf zielende Landebahn, ist für den Normalbetrieb bereits gesperrt. Notwendig für Schönefeld sind eine Ausdehnung des Nachtflugverbots, Lärmschutzmaßnahmen für die dortigen Anwohnerinnen und Anwohner sowie ein Überflugverbot für Bohnsdorf in niedriger Höhe. Für Schönefeld fordern wir deshalb: Es darf keinen Großflughafen Schönefeld geben. Stattdessen sollte dort der notwendige Flugverkehr von der südlichen Start- und Landebahn abgewickelt werden."*[191]

[185] Deutscher Bundestag, 13. Wahlperiode, Drs. 13/1296
[186] Ebd.
[187] Ebd.
[188] Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Drs. 12/5005
[189] Ebd.
[190] Ebd.
[191] Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Plenarprotokoll 12/76, S. 6477

Die damalige PDS-Fraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin legte im Mai 1995 ebenfalls einen Antrag vor, der sich gegen die Planung eines neuen Flughafens im Raum Berlin-Brandenburg wandte. Ebenso wie die damalige Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen sprach sich auch die Fraktion der PDS für die künftige Abwicklung des Flugverkehrs am bestehenden Standort Schönefeld aus.Tempelhof solle „sofort" geschlossen werden, eine Schließung Tegels solle „mittelfristig" angestrebt werden. Zum Schutz der Anwohner seien „optimale Lärmschutzmaßnahmen in der Umgebung von Schönefeld durchzusetzen". Nach Sicht der damaligen PDS-Fraktion sei die zum damaligen Zeitpunkt für die Konzipierung eines neuen Flughafens angenommene Bedarfsentwicklung „nicht realistisch".[192] Die PDS Brandenburg lehnte zum damaligen Zeitpunkt ebenfalls den Bau eines Großflughafens ab und sprach sich für einen begrenzten Ausbau des bestehenden Flughafens Schönefeld aus.[193]

Während der Wirren nach dem Zusammenbruch der Bankgesellschaft und der Großen Koalition unter Eberhard Diepgen beantragte die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus im Dezember 2001 die „zügige" Realisierung des Flughafen BBI in Schönefeld „entsprechend dem Konsensbeschluss".[194] Das Abgeordnetenhaus solle den Senat auffordern, „am Konsensbeschluss der Bundesregierung und der Landesregierungen von Berlin und Brandenburg festzuhalten und den Flughafen BBI in Schönefeld zügig zu realisieren."[195] Es müsse dabei auch bei den Feststellungen des Konsensbeschlusses bleiben, wonach „der Flughafen Tempelhof mit Planrecht von BBI stillgelegt und der Flughafen Tegel mit Inbetriebnahme von BBI geschlossen wird."[196] Begründet wurde der Antrag damit, dass die damaligen „potentiellen Koalitionspartner SPD und PDS" zwar einerseits den Konsensbeschluss einhalten wollten, andererseits aber widersprüchliche Signale aus ihren Reihen zu vernehmen seien. Um „Irritationen" zu vermeiden, müsse festgestellt werden, dass das Abgeordnetenhaus „auch in dieser Legislaturperiode am Konsensbeschluss festhält und das Planfeststellungsverfahren zügig zu Ende geführt wird."[197] Mit diesem Antrag sprach sich die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen klar für den Bau des Flughafens BBI am Standort Schönefeld aus und verfestigte damit ihre in den Anträgen von Mitte der 1990er Jahre dargelegte Haltung zur Standortfrage. Davon, dass in Schönefeld kein „Großflughafen" mehr errichtet werden solle, ist in dem Antrag von 2001 allerdings nicht mehr die Rede. Der Antrag wurde schließlich in geänderter Form durch den Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr angenommen[198] und der Senat wurde vom Abgeordnetenhaus zur Abgabe eines Berichts aufgefordert. In der Mitteilung zur Kenntnisnahme kehrte der damalige Senat heraus, dass das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Schönefeld „im vorgesehenen Zeitrahmen" laufe. Auch die Schließungsverfahren für die Flughäfen Tegel und Tempelhof seien durch Anträge der Flughafengesellschaft bereits eingeleitet worden. Zum damaligen Zeitpunkt ging der Senat noch von einem anstehenden Privatisierungsverfahren aus. Hierzu sei bereits eine Absichtserklärung unterzeichnet worden, die als „Zwischenschritt im Privatisierungsverfahren" gelte. Die eigentlichen Vertragsverhandlungen sollten laut Senat am 10. September 2002 beginnen.[199]

[192] Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Drs. 12/5626
[193] Vgl. Berliner Zeitung (Flughafenausbau umstritten) v. 28.07.1995
[194] Abgeordnetenhaus von Berlin, 15. Wahlperiode, Drs. 15/58
[195] Ebd.
[196] Ebd.
[197] Ebd.
[198] Abgeordnetenhaus von Berlin, 15. Wahlperiode, Drs. 15/338
[199] Abgeordnetenhaus von Berlin, 15. Wahlperiode, Drs. 15/765

Es ist vor diesem Hintergrund nachvollziehbar, dass sich heutige Vertreter von Bündnis 90/Die Grünen bei der Kritik am Projekt BER grundsätzlich schwertun und den falschen Standort des Flughafens wohlweislich nach wie vor nicht offen in Frage stellen. So werden dann in einem Zwischenbericht der Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen zum Untersuchungsausschuss BER zwar die zu erwartenden Flugrouten am BER und die damit einhergehende Lärmbelastung als „schweres Manko in der Planung“ bezeichnet. Dass viele Menschen künftig unter Fluglärm leiden werden, hat jedoch in erster Linie mit dem falschen Flughafen-Standort zu tun, der im Fazit des grünen Zwischenberichts nicht hinterfragt wird. Es erschließt sich deshalb auch nicht, was ein von der grünen Fraktion angemahntes „transparentes Verfahren mit ernsthaften Beteiligungsmöglichkeiten der Betroffenen“ am Grundproblem der Lärmbelastung hätte ändern sollen.[200]

5. Planfeststellungsverfahren

Im Zusammenhang mit dem Raumordnungsverfahren (ROV) und dem Planfeststellungsverfahren verweisen wir ausdrücklich auf die Schilderungen im mehrheitlich abgestimmten Bericht des Untersuchungsausschusses bzw. auf dessen Kapitel B. I. 1. Und 2. (ROV) sowie E. I. 1. Die von uns im Folgenden angeführten Aspekte sind als Ergänzung zum Bericht der Ausschussmehrheit zu sehen. Das Raumordnungsverfahren wurde im Jahr 1994 auf Antrag der Flughafengesellschaft durch das Brandenburgische Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung eingeleitet. Das Planfeststellungsverfahren begann im Jahr 1999. Im darauffolgenden Jahr wurden die Unterlagen zum Planfeststellungsantrag der Flughafengesellschaft in Berlin und Brandenburg öffentlich ausgelegt, im April 2001 fand die Anhörung der Träger öffentlicher Belange sowie der Einwender gegen das Vorhaben statt. Leiter der Anhörungsbehörde war Joachim Leyerle. Leiter der Planfeststellungsbehörde war vom 1. März 1999 bis 2008 der heutige Staatssekretär und Flughafenkoordinator der Landesregierung Brandenburg Rainer Bretschneider. Nach Angaben der Staatskanzlei Brandenburg war er ab 1990 Gründungsbeauftragter für den Aufbau des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, von 1991 bis 2004 Abteilungsleiter Grundsatzangelegenheiten jenes Ministeriums und von 2004 bis 2007 Abteilungsleiter Verkehrspolitik. Nach dem Durchlaufen weiterer Stationen wurde er im Januar 2013 zum Flughafenkoordinator berufen.[201] Bretschneider ist zudem seit 2013 Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft. Die Anhörungsbehörde legte ihren Bericht am 16. Juni 2002 vor, die Flughafengesellschaft reichte die so genannte Standortunterlage im Jahr 2003 nach. Der Planfeststellungsbeschluss erging am 13. August 2004. Nach gerichtlichen Auseinandersetzungen begann im Jahr 2006 ein Planergänzungsverfahren, der darauf folgende Planergänzungsbeschluss erging am 20. Oktober 2009.

Die Flughafengesellschaft ließ im Zusammenhang mit der Antragserstellung für das Raumordnungsverfahren (ROV) eine Untersuchung mehrerer potenzieller Flughafenstandorte vornehmen. Diese wurde von einer Projektgruppe bestehend aus der Dornier GmbH und der WIB GmbH des Herbert Märtin durchgeführt. Die Wirtschaftlichkeitsberechnungen wurden

[200] Bündnis 90/ Die Grünen im Abgeordnetenhaus von Berlin, Das musste schiefgehen. Ein Zwischenbericht zum Untersuchungsausschuss BER, Berlin 2014, S. 12
[201] Staatskanzlei Brandenburg, Biographie von Rainer Bretschneider, Flughafenkoordinator. Im Internet: http://www.stk.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.322838.de (Stand: 07.02.2016)

von Arthur D. Little International übernommen.[202] In die Untersuchung einbezogen wurden die potenziellen Standorte Jüterbog-Ost, Jüterbog-West, Michelsdorf, Tietzow, Borkheide, Sperenberg und Schönefeld-Süd. Zu Sperenberg heißt es in der Zusammenfassung der Untersuchung dort

> *„würde durch den Betrieb eines Flughafens in der geplanten Form eine geringe Lärmbelastung zu erwarten sein. In der Lärmzone I wären ca. 190 Einwohner umzusiedeln. Auch die Anzahl der Betroffenen in den Lärmzonen II und III ist in Sperenberg im Vergleich zu anderen Standorten sehr gering.*
> *[...]*
> *Der Standort ist als relativ Berlin-nah einzustufen und damit wirtschaftlich begünstigt. Bei vergleichsweise geringen Grundstücks- und Bauvorbereitungskosten ist Sperenberg insgesamt aus betriebswirtschaftlicher Sicht ein sehr wirtschaftlicher Standort.*
> *[...]*
> *Unter der Berücksichtigung luftfahrttechnischer Kriterien ergibt sich für Sperenberg eine hohe Eignung als Flughafenstandort.“* [203]

Der schließlich für den Bau des neuen Flughafens gewählte Standort Schönefeld wurde in dieser frühen Untersuchung weitgehend weitaus schlechter beurteilt:

> *„Der Standort Schönefeld weist sowohl bei den umzusiedelnden Einwohnern (Lärmzone I) als auch bei den Einwohnern in den Lärmzonen II und III die bei weitem höchsten Werte auf. Bezüglich der Einwohner in Lärmzone II wird der Wert des zweitschlechtesten Standorts Michelsdorf sogar um den Faktor 14 überschritten.*
> *[...]*
> *Der Standort Schönefeld erhält bei den Kriterien Sicherheits- und Luftraumaspekte die schlechtesten Bewertungen. Durch An- und Abflugrouten sind größere wohnbebaute Flächen betroffen; An- und Abflugsegmente überlappen sich z. T. mit dem polnischen Luftraum. Eine bei allen anderen Standorten gegebene langfristige Ausbaufähigkeit ist in Schönefeld nicht vorhanden.*
> *[...]*
> *Somit belegt Schönefeld trotz hohen Raumstrukturpotentials und seines hohen Beitrages zur Verkehrsvermeidung insgesamt im Sachgebiet Raumordnung neben Jüterbog-West den letzten Platz.“*[204]

Parallel zu den Vorbereitungen des vergleichenden Raumordnungsverfahrens, in das die potenziellen Standorte Jüterbog-Ost, Sperenberg und Schönefeld einbezogen waren, fand ein durch das Land Brandenburg initiierter „Bürgerdialog“ statt. Beauftragt mit dessen Konzept wurde seinerzeit die Mediator GmbH.[205] Ob dem Land Brandenburg damals ernsthaft an einer Beteiligung von Bürgern gelegen haben mag, kann vor dem Hintergrund bezweifelt werden,

---

[202] Berlin-Brandenburg Flughafen Holding GmbH (Hrsg.), Ergebnisse der Standortsuche. Phase 1 des Raumordnungsverfahrens. Zusammenfassung der Gutachten, Berlin 1993, S. 6
[203] Ebd. S. 22
[204] Ebd. S. 28. Vgl. auch Rainer Söllner, Standortfindung für den Flughafen Berlin Brandenburg International. Fachlicher und methodischer Abriss der Planungs- und Entscheidungsprozesse. In: Hans-Rudolf Bork et al. (Hrsg.), Raumentwicklung und Umweltverträglichkeit, Stuttgart 1996, S. 26-37
[205] Vgl. http://www.mediatorgmbh.de/data/downloads/projektblatt_%20mediationsverfahren_buergerdialog_flughafen_bbi%20.pdf (Stand : 28.05.2016)

als dass der „Bürgerdialog“ dem Raumordnungsverfahren eben nicht vorgeschaltet wurde, sondern parallel durchgeführt wurde.[206] Zwar, so heißt es bei Becker-Ritterspach, habe sich die Landesregierung damit einerseits kompromissbereit gezeigt, andererseits habe sie durch die Durchführung des formalen Verfahrens ihr kompromissbereites Verhalten wieder eingeschränkt:[207]

> *„Die Landesregierung wartete somit zunächst nicht die Ergebnisse der Mediation ab, sondern verfolgte eine Strategie des* Trotzens*, indem sie sich zwar für das Mediationsverfahren aussprach, zeitgleich jedoch das formale Raumordnungsverfahren durchführte. Darüber hinaus wurden bereits ab Dezember 1991 von der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH Grundstückskäufe in der Nähe des Flughafens Schönefeld getätigt, um den Flughafen zunächst mittelfristig auszubauen. So entstand bereits zu Beginn Unsicherheit darüber, ob die Ergebnisse des Mediationsverfahrens überhaupt eine rechtlich bindende Wirkung haben würden.“*[208]
> (Hervorhebung i. O.)

Dass es sich bei dem eingesetzten Mediator Horst Zillessen von der Mediator GmbH um ein Aufsichtsratsmitglied der Flughafengesellschaft handelte, deutet ebenfalls nicht auf die Ernsthaftigkeit des vom Land Brandenburg damals in Gang gebrachten „Bürgerdialogs“ hin.[209]

Während des gesamten Planfeststellungsverfahrens war die Standortwahl für den neuen Flughafen immer wieder Stein des Anstoßes. So wird in der Stellungnahme zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens, in der Öffentlichkeit bekannter unter der Kurzbezeichnung „Anhörungsbericht“, darauf hingewiesen, dass die Frage nach dem Standort des neuen Flughafens während des Anhörungsverfahrens „den zentralen Konfliktpunkt für den weitaus größten Teil der Einwender und die überwiegende Anzahl der beteiligten Kommunen“[210] bildete:

> *„Die Kritik richtet sich vor allem darauf, dass im Raumordnungsverfahren 1994 für das Projekt BBI der Standort Schönefeld als ungeeignet beurteilt und stattdessen der Standort Sperenberg bevorzugt wurde. [...] Bei erneuter Prüfung käme man zum gleichen Ergebnis, zumindest müsse aber der Standort Schönefeld als ungeeignet ausgewiesen werden. Weiterer erheblicher Kritikpunkt ist das Zustandekommen der Standortentscheidung, die ohne (ausreichende) Beteiligung der Betroffenen und der Gemeinden im sog. ‚Konsensbeschluss' getroffen und in den o. g. landesplanerischen Grundlagen – ohne ausreichende Abwägung – lediglich nachvollzogen worden sei. Überdies fehle die Darstellung der Standortalternativen und der Gründe für die Standortauswahl in den Planfeststellungsunterlagen.“*[211]

Im Anhörungsbericht wird darauf verwiesen, dass es für Einwender und Betroffene „nicht nachvollziehbar“ gewesen sei, dass im Planfeststellungsverfahren die Ergebnisse des

---

[206] Luisa Becker-Ritterspach, Steuerung der Implementierung von Flughäfen. Eine Untersuchung des Flughafenbaus in Frankfurt a. M. und Berlin Brandenburg, Wiesbaden 2015, S. 258
[207] Ebd.
[208] Ebd. S. 259
[209] Ebd. S. 262
[210] Anhörungsverfahren für das Vorhaben „Ausbau des Flughafens Berlin Schönefeld“ – Stellungnahme zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens v. 14.06.2002, S. 195
[211] Ebd.

Raumordnungsverfahrens und die diesem zugrunde liegenden Gutachten nicht berücksichtigt worden seien. Die Anhörungsbehörde vertrat hingegen die Auffassung, dass die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens auf vier Jahre begrenzt gewesen seien und demnach im Planfeststellungsverfahren aus formalen Gründen nicht berücksichtigt werden könnten.[212] Weiterhin verwiesen Betroffene, Einwender und viele Träger öffentlicher Belange während des Anhörungsverfahrens darauf, dass eine Prüfung von Standortalternativen sich auch für das Planfeststellungsverfahren aufdränge, „da sie im Raumordnungsverfahren 1994 bereits erfolgt sei."[213] Vor allem sei nicht nachvollziehbar, dass der Standort Sperenberg nicht gewählt wurde:

> *„Der Standort Sperenberg weise eine geringere Siedlungsdichte im Umfeld des Flughafens auf als Schönefeld. Deswegen sei Sperenberg als der geeignete Flughafenstandort anzusehen. Sperenberg sei die bessere und billigere langfristige Lösung. Eine vergleichende Gesamtrechnung für die Standorte Schönefeld und Sperenberg, die u. a. die Faktoren Mensch und Eigentum berücksichtige, sei daher erforderlich. Auch stünden als sonstige Alternativstandorte die Standorte Leipzig-Halle und Stendal zur Verfügung. Daneben solle ein Fahrzeitenvergleich im Hinblick auf die verkehrliche Anbindung der Standorte Schönefeld und Sperenberg vorgenommen werde. Die zum Standort Stendal von Roland Berger Strategie Consultings erarbeitete Studie ‚Marktchancen des Flughafens Berlin Brandenburg International' bei Stendal sei in die Standortentscheidung einzubeziehen."*[214]

Aus diesem Grund forderten verschiedene an der Anhörung beteiligte Akteure eine „nachträgliche Untersuchung und Abwägung zur Standortentscheidung".[215] Weiterhin wurde während der Anhörung bemängelt, dass das Zustandekommen der Standortentscheidung für Schönefeld nicht dargelegt worden sei.[216] Nach Auffassung der Flughafengesellschaft sei der Konsensbeschluss der drei Anteilseigner der Flughafengesellschaft von 1996 durch einen Gesellschafterbeschluss für sie verbindlich. Sie sei damit legitimiert, „den Ausbau des Flughafens anstatt eines Neubaus an einem Drittstandort zu betreiben".[217] Die Anhörungsbehörde verweist hingegen in ihrem Bericht darauf, dass der Konsensbeschluss lediglich eine „unternehmerische Willensbekundung" darstelle und „nicht verfahrensbestimmend" sei.[218] Weiterhin bemängelt sie die von der Flughafengesellschaft nicht erbrachte Untersuchung von Standortalternativen:

> *„Nach Ansicht der Anhörungsbehörde ist der Nachweis, dass es keine sich aufdrängenden oder sich anbietenden anderen Standorte für den Ausbau des Flughafens gibt, noch nicht in ausreichendem Maße geführt. Dies ist aber nach den Grundsätzen des rechtsstaatlichen Abwägungsgebot erforderlich […]. Die Anhörungsbehörde empfiehlt der Planfeststellungsbehörde, die Notwendigkeit einer Alternativenprüfung im Planfeststellungsverfahren eingehend zu untersuchen."*[219]

---

[212] Ebd. S. 202
[213] Ebd.
[214] Ebd. S. 203
[215] Ebd.
[216] Ebd.
[217] Ebd. S. 205
[218] Ebd.
[219] Ebd. S. 206

Die Flughafengesellschaft begegnete der Kritik während des Anhörungsverfahrens mit dem Argument, „die Vorlage von Unterlagen zu Standortalternativen [sei] auch deshalb nicht erforderlich, weil es sich um den Ausbau des bestehenden Flughafens Schönefeld handele.“[220] Tatsächlich heißt es im Antrag auf Planfeststellung:

> *„Die Flughafen Berlin-Schönefeld beantragt, im Wege der Planfeststellung [...] des nach § 71 Abs. 1 S. 1 LuftVG als planfestgestellt geltenden bestehenden Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld den Plan für den Ausbau dieses Flughafens [...] nach Maßgabe der folgenden Pläne festzustellen [...]“.*[221]

Diese Auffassung der Flughafengesellschaft widerspricht allerdings einem Bescheid des Brandenburger Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr aus dem Jahr 1997. Das Schreiben des Ministeriums trägt den Betreff „Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld. Hier: Bescheid zur Planfeststellungspflichtigkeit“ und wurde im Juli 1997 erstellt. Empfängerin des Schreibens war die Projektplanungs-Gesellschaft mbH Flughafen Schönefeld (PPS) Unter Punkt 1. wird festgestellt:

> *„Das Vorhaben ist als wesentliche Änderung der Anlage und des Betriebs des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld gem. § 8 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) planfeststellungspflichtig.“*[222]

Aus diesem Grund sei ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen.[223] Das Ministerium begründet seine Auffassung damit, dass

> *„mit dem Ausbauvorhaben neue Flugbetriebsflächen geschaffen werden und damit das Gesicht des Flughafens insgesamt wesentlich geändert wird. Zudem werden öffentliche Belange und die Rechte Dritter durch die Anlage einer neuen Start- und Landebahn in erheblichem Umfang beeinträchtigt. Das Vorhaben ist somit in vollem Umfang planfeststellungspflichtig.“*[224]

Als zuständige Planfeststellungsbehörde wird in dem Schreiben das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr benannt.[225] Im Bescheid enthalten ist eine Aufzählung der Inhalte, die der einzureichende Antrag auf Planfeststellung enthalten soll. Darunter auch Erläuterungen zu folgenden Punkten: „Kriterien des Standortsuchverfahrens, Standortsuchverfahren, Standortwahl, Standortbegründung“.[226] Betrachtet man den am 13. August 2004 ergangenen Planfeststellungsbeschluss vor dem Hintergrund dieses Schreibens von 1997, so ist festzustellen, dass die Planfeststellungsbehörde ihre eigenen damals erstellten Vorgaben für den Inhalt eines Planfeststellungsantrages bzgl. der Standortauswahl entweder nicht ernst genommen oder – aus welchen Gründen auch immer – nicht berücksichtigt hat. Jedenfalls ließ sie es zu, dass die Flughafengesellschaft ohne die von ihr geforderten Angaben zu Standortalternativen agieren konnte. Die Bemängelung der nicht vollzogenen Darstellung von Standortalternativen durch die Anhörungsbehörde hatte zur Folge, dass die

[220] Ebd. S. 196
[221] Ausbau Flughafen Schönefeld, Antrag auf Planfeststellung, S. 4, FBB 83
[222] MSWV Brandenburg, Schreiben an die Projektplanungs-Gesellschaft mbH, Juli 1997; MIL BB 3.5, S. 84
[223] Ebd.
[224] Ebd. S. 85
[225] Ebd. S. 84
[226] Ebd. S. 87

antragstellende Flughafengesellschaft entsprechende Unterlagen nachreichte und es zu einem weiteren Anhörungsverfahren sowie einer weiteren Stellungnahme der Anhörungsbehörde (3. März 2004) kam.[227] Zu diesem Vorgang vor dem Untersuchungsausschuss befragt konnte der ehemalige Leiter der Planfeststellungsbehörde Rainer Bretschneider keine insgesamt schlüssigen Antworten liefern. Der Ausschussvorsitzende Martin Delius fasste das Ergebnis der Befragung zu diesem Punkt wie folgt zusammen:

> *„Um das noch einmal zu rekapitulieren: Sie haben einen Bescheid geschrieben und die Flughafengesellschaft aufgefordert, genau diese Liste, diese Betrachtung vorzulegen. Im Ergebnis des Anhörungsverfahrens steht dann, dass die Flughafengesellschaft sich schlussendlich geweigert hat, das zu tun, obwohl das Ministerium diesen Bescheid gemacht hat.“*[228]

Rainer Bretschneider antwortete darauf:

> *„Richtig, aber das ist dann 2003 nachgeholt worden – mit einer Anhörung. – [Zuruf: Ohne Anhörung!] – Stimmt, nur mit einer Veröffentlichung!“*[229]

In seiner Vernehmung vor dem BER-Untersuchungsausschuss sagte der damalige Leiter der Anhörungsbehörde Joachim Leyerle, dass zunächst vorgesehen gewesen sei, dass entsprechende Unterlagen zur Standortauswahl ins Verfahren einzubringen seien. Später habe man entschieden, auf diese Unterlagen zu verzichten, was zu einem Disput zwischen der Anhörungsbehörde, die die Meinung vertrat, solche Unterlagen seien einzureichen, mit der Planfeststellungsbehörde geführt habe. Letztlich habe aber das Ministerium und nicht die Anhörungsbehörde das letzte Wort in der Sache gehabt. Seine Auffassung zur Rolle einer Planfeststellungsbehörde schilderte Bretschneider vor dem Untersuchungsausschuss dergestalt, dass diese „kein Qualitätssicherer oder Promoter“[230] eines Projekts sei. Ihr seien rechtlich klar abgegrenzte Aufgaben zugewiesen.

> *„Es geht im Planfeststellungsbeschluss um die Zulässigkeit von Vorhaben unter Abwägung aller privaten und öffentlichen Belange, also letztlich eine Gesamtabwägung. Es geht nicht darum, ein Vorhaben zu promoten. Es geht noch nicht einmal darum, die Bürger davon zu überzeugen, dass das Vorhaben richtig oder politisch richtig ist. […] aber nach den gesetzlichen Vorschriften ist es im Grunde der Planfeststellungsbehörde untersagt, sich in die Diskussion pro und contra Vorhaben einzubegehen.“*[231]

---

[227] Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg, Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ zum Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 20. Oktober 2009, S. 22
[228] Zeuge Rainer Bretschneider Wortprotokoll der Vernehmung am 19. April 2013, S. 12
[229] Ebd.
[230] Zeuge Rainer Bretschneider Wortprotokoll der Vernehmung am 19. April 2013, S. 5
[231] Ebd.

6. Einflussnahme der Planfeststellungsbehörde auf die Anhörungsbehörde?

Ein nicht vollständig durch den Untersuchungsausschuss geklärter Punkt ist eine mögliche Einflussnahme der Planfeststellungsbehörde auf die unabhängige Anhörungsbehörde. Hierzu hatte die Piratenfraktion einen Artikel aus dem Berliner Tagesspiegel vom 15. Dezember 2001 in die Befragungen des Untersuchungsausschusses eingebracht. In dem Artikel ist eine Einschätzung des Brandenburger Landesamtes für Bauen, Verkehr und Straßenwesen (LBVS) zur zum damaligen Zeitpunkt gerade zu Ende gegangenen Anhörung nachzulesen. Der Sprecher des Landesamtes Rainer Laflör äußerte sich zu den zahlreichen eingegangenen und dokumentierten Einwendungen von Privaten und Trägern öffentlicher Belange, die das Amt nun auszuwerten und dabei die Argumente der Flughafengesellschaft denjenigen der Einwender gegenüberzustellen habe. Hierzu wird Laflör mit den Worten zitiert: „Da wird wohl meist stehen, dass der Widerspruch nicht ausgeräumt werden konnte.“[232] Weiter heißt es in dem Artikel: „Die Arbeit des LBVS ist jedoch nur eine Handreichung für das Potsdamer Verkehrsministerium. Denn erst dort wird die Entscheidung für oder wider den Bau des Flughafens fallen.“[233] Leyerle fand die Feststellungen in besagtem Artikel laut seiner Aussage vor dem Untersuchungsausschuss befremdlich:

> *„**Vorsitzender Martin Delius**: Gab es denn Vorfälle, die eine Einflussnahme seitens der Planfeststellungsbehörde auf Ihre Anhörung oder den Anhörungsbericht vermuten lassen?*
> ***Zeuge Joachim Leyerle**: Ja, es gab eben diese eine Geschichte, die ich eben schon erwähnt habe, dass eben ein Mitarbeiter in einem Interview, das in der Zeitung abgedruckt wurde, mitteilte, wie er sich den Inhalt des Abschlussberichts vorstellt. Das war für mich befremdlich. Ich dachte - - Zumal die Inhalte nicht korrekt waren aus meiner Sicht, und ich habe das so verstanden, als sollten wir entsprechend dieser dort genannten Ansicht den Bericht verfassen, was wir allerdings nicht getan haben.*
> *„**Vorsitzender Martin Delius**: Können Sie uns den Namen dieses Mitarbeiters sagen?*
> ***Zeuge Joachim Leyerle**: Das war der Herr Laflör.*
> *[...]*
> ***Zeuge Joachim Leyerle**: Na ja, gut, also in diesem Zeitungsbericht – ich habe ihn mir in Vorbereitung dieser Sitzung noch mal angesehen – stand dort, dass also die Konflikte mehr oder weniger nicht benannt werden sollen, sondern nur ausgeführt werden soll, dass keine Lösung gefunden wurde. Und als Resümee stand da – was mich befremdet hat -, dass der Anhörungsbericht lediglich eine Art Handreichung für die Planfeststellungsbehörde sei und entsprechend bewertet werde.“*[234]

Auf die Frage von Delius, ob er sich mit Bretschneider zum Inhalt dieses Artikels ausgetauscht habe, führte Leyerle aus:

> *„Ja, Herr Bretschneider, der rief mich am Tage des Erscheinens des Artikels an und fragte nach, ob ich es gelesen und verstanden hätte. Also, ich hatte den Eindruck, dass er darauf drängte, dass genauso zu verfahren ist, wie in diesem Bericht stand.“*[235]

---

[232] Der Tagesspiegel (67000 Einwände – und bisher keine Antwort) v. 15. 12. 2001
[233] Ebd.
[234] Zeuge Joachim Leyerle, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.04.2013, S. 57f
[235] Ebd. S. 58

Unmittelbar hätten sich für ihn aus dem Gespräch und seiner Verfahrensweise zum Anhörungsbericht zwar keine Konsequenzen ergeben, später jedoch habe er alle Führungsaufgaben verloren und habe bei Beurteilungen immer schlechter abgeschnitten, sagte Leyerle vor dem Untersuchungsausschuss.[236] Bretschneider wiederum konnte sich bei seiner Vernehmung vor dem Untersuchungsausschuss nicht daran erinnern, bezüglich des Tagesspiegel-Artikels mit Leyerle telefoniert zu haben. Die Piratenfraktion äußerte im Anschluss an die Vernehmungen von Bretschneider und Leyerle deutliche Kritik an der damaligen Planfeststellungsbehörde und dem damaligen Verhalten von Bretschneider: „Es ist unglaublich, dass der Leiter einer unabhängigen Anhörung so unter Druck gesetzt wird. Hier wurde offensichtlich kein Wert auf partizipative Ansätze und Kritik am Plan der Flughafengesellschaft gelegt“, teilte Delius nach der Sitzung mit.

> *„Es bleiben erhebliche Zweifel daran, dass die Planfeststellungsbehörde unter Rainer Bretschneider das Planfeststellungsverfahren adäquat begleitet und sachgemäß auf Hinweise zu bestehenden Verfahrensmängeln reagiert hat. Herr Bretschneider war in der Befragung heute nicht in der Lage diese Zweifel auszuräumen. Darüber hinaus lässt die Hilfestellung der Planfeststellungsbehörde für die Flughafengesellschaft an der Sauberkeit des gesamten Verfahrens zweifeln“.*[237]

Die gegen ihn erhobenen Vorwürfe Leyerles bestritt Bretschneider nach dessen Vernehmung energisch. Dem Berliner Tagesspiegel sagte er: „Ich habe niemanden unter Druck gesetzt.“ Im selben Artikel wird allerdings auf Recherchen der Zeitung verwiesen, wonach bereits 2012 das Verwaltungsgericht Frankfurt (Oder) geurteilt habe,

> *„dass Leyerle vom Infrastrukturministerium benachteiligt wurde – mit einer willkürlich gravierend zu schlechten Beurteilung, die Leyerles Chancen etwa bei Bewerbungen auf Positionen erschwerte. In der Verhandlung hatte der Richter sein Unverständnis geäußert, dass Leyerle, früher Dezernatsleiter, heute lediglich Referent in einer Landesbehörde, unausgelastet, aber hochdotiert bezahlt, nicht amtsangemessen beschäftigt wird.“*[238]

7. Der Vermerk von Günter Gaentzsch vom 22.03.2003

Im Verlauf des Untersuchungsausschusses wurden der Piratenfraktion einige Unterlagen zugespielt, die den Themenbereich der Anhörung betreffen. Bei den Unterlagen, die später auch vom Untersuchungsausschuss als Beweismittel angefordert wurden, handelt es sich um das bereits erwähnte Schreiben des Brandenburger Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr an die Projektplanungs-Gesellschaft Schönefeld (PPS) vom 16. Juli 1997 zu den von der Flughafengesellschaft zu erbringenden Angaben zur Standortwahl und Standortbegründung sowie einen Vermerk des zum damaligen Zeitpunkt von der Planfeststellungsbehörde als Berater bzw. Gutachter engagierten Günter Gaentzsch vom 22. März 2003. Nach Aussage von Rainer Bretschneider vor dem Untersuchungsausschuss wurde der ehemalige Richter am Bundesverwaltungsgericht Gaentzsch „vergleichsweise häufig“ als

[236] Ebd.
[237] Piratenfraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin, Pressemitteilung vom 19. 4. 2013
[238] Der Tagesspiegel (Der nächste BER-Zeuge heißt Wowereit) v. 20. 4. 2013

externer Gutachter zu verschiedenen Themen engagiert.[239] Der Vermerk von Gaentzsch betrifft die Erstellung der oben erwähnten von der Flughafengesellschaft nachgereichten Standortunterlage vom 17. April 2003 und trägt den Betreff: „Planfeststellungsverfahren Flughafen Schönefeld; Übersicht über vom Vorhabenträger geprüfte Standortalternativen, § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG". Er ist datiert auf den 22. März 2003. Da er sich mit der Standortunterlage vom 17. April befasst, bedeutet dies, dass mindestens eine Vorabversion dem von der Planfeststellungsbehörde beauftragten externen Gutachter vorgelegen haben muss. Im Vermerk ist die Rede davon, dass ein „Schreiben der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (ohne Datum, 44 Seiten) an das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Referat 1/44, zu ‚Einwendungen/Prüfungen von Ausbau-/Standortalternativen'"[240] vorliege, mit dem sich Gaentzsch in seinem Vermerk auseinandersetzt. Ohne auf die im Vermerk festgehaltenen Auffassungen zu einzelnen Passagen des von der Flughafengesellschaft vorgelegten Entwurfs einzugehen, ist es doch beachtlich, mit welchen konkreten „Verbesserungsvorschlägen" der externe Gutachter der Planfeststellungsbehörde aufwartete:

> *„Es wäre also zu empfehlen, die Ausführungen ab Seite 2, Abs. 2, bis Seite 11 Mitte erheblich zu kürzen. […] Ich habe in dem beiliegenden Exemplar durch handschriftliche Eintragungen grob skizziert, wie ich mir eine Kürzung vorstellen könnte."*[241]

Ob diese handschriftlichen Eintragungen die Verfasser des ursprünglichen Papiers bei der Flughafengesellschaft erreichten, kann dahin gestellt bleiben. Begründet wurden sie durch Gaentzsch in einem dem Vorhaben gegenüber recht freundlich auftretenden Ton:

> *„Für eine Kürzung spricht übrigens auch, dass die aus Sicht des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG überflüssigen Ausführungen nur Angriffsfläche für – überflüssige – Einwendungen bieten und in der Tat auch angreifbar sind. […] Bei wohlwollendem Verständnis der Ausführungen weiß man, was gemeint ist. Aber es liefert Angriffsflächen und Stoff für den Vorwurf, der Vorhabenträger habe nicht wirklich geprüft, sondern Vorgegebenes im Nachhinein unter Vortäuschung eines Alternativenvergleichs begründet."*[242]

Es muss hier festgestellt werden, dass in dieser Angelegenheit zumindest der Gutachter der Planfeststellungsbehörde keinen objektiven Standpunkt einnahm, sondern der Trägerin des Vorhabens – der Flughafengesellschaft – in so weit entgegenkam, eine deutliche Hilfestellung zur Abfassung des Standortpapiers anzubieten. Ob dieses Angebot einer Hilfestellung die Flughafengesellschaft je erreicht hat, ist offen. Auch kann daraus, dass ein von der Planfeststellungsbehörde beauftragter externer Gutachter solche direkten Hilfestellungen anbietet, nicht geschlossen werden, dass die Planfeststellungsbehörde sich damit dem Vorwurf der Befangenheit ausgesetzt hätte. Rainer Bretschneider konnte sich in seiner Vernehmung vor dem Untersuchungsausschuss an diesen Vorgang nicht konkret erinnern. Eine mögliche Befangenheit der Planfeststellungsbehörde wollte er jedoch ausschließen:

---

[239] Zeuge Rainer Bretschneider, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.04.2013, S. 15
[240] Günter Gaentzsch, Vermerk „Planfeststellungsverfahren Flughafen Schönefeld; Übersicht über vom Vorhabenträger geprüfte Standortalternativen, § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG" v. 22. 3. 2003, S. 1
[241] Ebd. S. 2f
[242] Ebd. S. 3

> *„Sie haben das ja häufiger. Zum Beispiel, als der Antrag auf Planfeststellung gestellt worden ist, ist er auch eingereicht worden, und die Planfeststellungsbehörde stellt dann fest, ob das Papier auslegungsfähig ist oder ob das Papier nicht auslegungsfähig ist, und wenn sie Bedenken zur Auslegungsfähigkeit hat, teilt sie diese dem Antragsteller mit und gibt ihm die Möglichkeit zur Überarbeitung [...]"*[243]

Von Martin Delius darauf hingewiesen, dass der Vermerk von Gaentzsch deutlich mehr beinhalte, als einen Hinweis, dass eine Unterlage nicht ausreiche und durch konkrete Vorschläge eine „Hilfestellung für die Flughafengesellschaft" angeboten habe, sagte Bretschneider:

> *„Also, ich weiß es nicht. Zunächst mal ist Dr. Gaentzsch kein Teil der Planfeststellungsbehörde, sondern ein externer Berater. Je nachdem, wie der seinen Beratungsauftrag wahrnimmt, können Sie aus meiner Sicht der Dinge keine Aussage darüber treffen, ob die Planfeststellungsbehörde befangen ist. Ich glaube, das geht einfach nicht."*[244]

Die Kooperation der Flughafengesellschaft als Antragstellerin und der Planfeststellungsbehörde schien zudem nicht immer reibungslos verlaufen zu sein. So heißt es ein einem von Bretschneider unterzeichneten Schreiben des Brandenburger Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr an die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft vom 7. Juli 2003 im Zusammenhang mit von der Flughafengesellschaft beizubringender Unterlagen:

> *„Die luftrechtliche Planfeststellungsbehörde kann ein stringentes Verfahren allerdings nur durchführen, wenn die nachgeforderten Ergänzungen, Vervollständigungen und angekündigten Planänderungen in der Folge termingerecht und in entsprechender Qualität übergeben werden. […] Nach meinen bisherigen Erfahrungen konnten zugesagte Unterlagen nicht termingerecht von Ihnen eingereicht werden, bzw. sind ursprüngliche Übergabetermine mehrfach verschoben worden. […] Die Gesamtproblematik der Qualität und Dauer von Nacharbeiten und/oder Nachlieferungen einschließlich der zeitlichen Verfügbarkeit von qualifizierten Gutachtern, auf die Sie angewiesen sind, ist in der Vergangenheit auf Mitarbeiterebene vielfältig und kontinuierlich erörtert worden. Dabei haben Sie um Verständnis für Ihre Lage gebeten. Andererseits sind es gerade die Vorhabenträger selbst und deren Gesellschafter, die von der Planfeststellungsbehörde Entscheidungen ‚ohne Verzug' erwarten. Dies lässt sich aber nur gewährleisten, wenn die notwendigen Voraussetzungen Ihrerseits nunmehr ohne weiteren Verzug geschaffen werden."*[245]

Zu dieser deutlichen Kritik an der Arbeitsweise der Flughafengesellschaft während des Planfeststellungsverfahrens sagte Bretschneider vor dem Untersuchungsausschuss, dass sich die Flughafengesellschaft

> *„sehr stark sich hat unterstützen lassen von Externen. Der eigentliche Personalstab der Flughafengesellschaft war knapp bemessen, also hatten sie eine Fülle von*

---

[243] Zeuge Rainer Bretschneider, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.04.2013, S. 17
[244] Ebd. S. 18
[245] Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Schreiben v. 07.07.2003; SKZL 7, S. 207

Gutachtern, Obergutachtern und Qualitätssicherungen – alles extern -, mit den entsprechenden Läufen und waren dann nicht in der Lage – jedenfalls in Teilbereichen -, das, was die Externen abgeliefert haben, selbst noch mal qualitätszusichern. Trotz der externen Qualitätssicherung kam es mehr als einmal vor, dass das, was die Flughafengesellschaft ablieferte, nicht so war, dass es prüfungsfähig war.“[246]

8. Kritik am Planfeststellungsverfahren

Auf die zum Teil scharfe Kritik an der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens, die auch schon während der Anhörung von Sachverständigen geäußert wurde, sei hier kurz verwiesen. So beschreibt Arnim Bechmann in der Vorbemerkung eines später hierzu herausgegebenen Buches folgendermaßen:

„Das Planfeststellungsverfahren für den Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) am Standort Schönefeld ist ein Zulassungsverfahren der peinlichen Superlative. Es ist extrem teuer, dauert über die Gebühr lange, wird mit Geschick ungeschickt geführt [...].“[247]

Bechman wirkte für die „Schutzgemeinschaft Umlandgemeinden Flughafen Schönefeld e. V.“ im Anhörungsverfahren zum Planfeststellungsantrag als Sachanwalt in Sachen Umweltverträglichkeitsprüfung mit. Die von der Flughafengesellschaft vorgelegten Antragsunterlagen bezüglich der Umweltverträglichkeitsprüfung seien nach den Ergebnissen einer Prüfung durch sein Institut „mit rechtlichen und fachlichen Mängeln unterschiedlicher Gewichtung behaftet“[248], sagte Bechmann beim Anhörungstermin am 7. Dezember 2001. Zudem verwies er in seinen Ausführungen auf die Möglichkeit, dass der „Vorhabenträger und seine Gutachter [...] mit Redlichkeitsdefiziten behaftet sein“ könnten.[249] Dies wurde allerdings vom Vertreter der Flughafengesellschaft Ulrich Schindler „mit Nachdruck“ zurückgewiesen.[250] Bei diesem Anhörungstermin sprach Bechmann ebenfalls eine Forderung aus, die sich im Frühsommer 2013 als durchaus berechtigt herausstellte. So heißt es im Inhaltsprotokoll der Anhörung: „Aus seiner Sicht sollten die Antragsunterlagen nicht nur dem deutschen Standard für ein Planfeststellungsverfahren entsprechen, sondern auch dem europäischen Standard.“[251] Wie sich mittlerweile herausgestellt hat, war die EU-Kommission derselben Ansicht und leitete ein entsprechendes Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland ein.[252] Darüber hinaus stellte Bechmann die Standortentscheidung für Schönefeld deutlich in Frage: „Weiterhin sollten bei der Abwägung des Planungsvorhabens die Standortalternativen diskutiert werden. Er stellte fest, dass bei einer derartigen Überarbeitung der Antragsunterlagen eine Neuauslegung der Ergebnisse

[246] Zeuge Rainer Bretschneider, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.04.2013, S. 8
[247] Arnim Bechmann (Hrsg.) Auf Sand gebaut – Die Umweltverträglichkeitsprüfung im Planfeststellungsverfahren zum Flughafenausbau Berlin-Schönefeld, Barsinghausen 2004, Vorbemerkung
[248] Niederschrift des Erörterungstermins mit den Trägern öffentlicher Belange zum Ausbau des Flughafens Schönefeld v. 7. 12. 2001, S. 6
[249] Ebd.
[250] Ebd. S. 8
[251] Ebd. S. 6f
[252] Europäische Kommission – Vertretung in Deutschland, Pressemitteilung vom 30. 5. 2013

erforderlich wird.“[253] Zu den von der Flughafengesellschaft vorgelegten Antragsunterlagen hielt Bechmann fest, dass diese „unübersichtlich“ und „in der Sache häufig beschönigend“ seien.[254] Die „Lücken und Mängel“ der UVP-Unterlagen ließen sich „vor allem auf eine unprofessionelle Vorbereitung der Umweltverträglichkeitsprüfung durch die die Erstellung der Antragsunterlagen koordinierende Instanz“ zurückführen.[255] Weiterhin verweist Bechmann auf die Möglichkeit einer überforderten Planfeststellungsbehörde und den sich daraus ergebenden Gefahren für das Planfeststellungsverfahren:

> *„Da im Rahmen von Umweltverträglichkeitsprüfungen häufig sehr vielfältige, komplexe und nur mit Spezialistenwissen zu gestaltende Sachverhalte zu handhaben sind, kann es leicht geschehen, dass eine zuständige Behörde im Einzelfall überfordert ist. Wenn sie in solch einer Situation keinen ihr unmittelbar dienlichen Sachverstand zur Verfügung gestellt bekommt, gerät sie in der Regel in das Schlepptau des Antragstellers.“*[256]

Diese Überforderung scheint laut Bechmann auch beim Planfeststellungsverfahren zum Flughafenbau in Schönefeld vorgeherrscht zu haben. In seinem gutachterlichen Kommentar heißt es hierzu:

> *„Insgesamt deutet vieles darauf hin, dass die für das Planfeststellungsverfahren zum Flughafenausbau Berlin-Schönefeld zuständigen Behörden bislang in der Sache erheblich überfordert sind sowie ohne ein, für ein solches Großverfahren geeignetes, Instrumentarium arbeiten. Ihnen scheinen darüber hinaus auch die für ein solches Großverfahren notwendigen Ressourcen zu fehlen. Anders ist nicht erklärbar, warum die Planfeststellungsbehörden bei vielen Fachproblemen ungefiltert auf Leistungen der Antragstellerin zurückgreifen. Insgesamt ist zu vermuten, dass eine [...] politisch-administrative Symbiose zwischen Antragsteller und Zulassungsbehörde besteht, die die Planfeststellungsbehörden auf direktem oder auf indirektem Wege in nicht wünschenswerte Abhängigkeiten von der Antragstellerin bringt.“*[257]

9. Flugrouten

Ein Thema, das unmittelbar mit dem Flughafen-Standort zusammenhängt und das viele Menschen direkt in ihrem Alltag betrifft, ist der durch den BER künftig verursachte Fluglärm sowie die An- und Abflugrouten des neuen Flughafens. Es wird von verantwortlicher Seite heute oft so getan, als wäre man durch die von der Deutschen Flugsicherung im Jahr 2010 vorgestellten Flugrouten überrascht worden. So hieß es zum Beispiel auf der Internetseite der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt:

---

[253] Niederschrift des Erörterungstermins mit den Trägern öffentlicher Belange zum Ausbau des Flughafens Schönefeld v. 7. 12. 2001, S. 7
[254] Arnim Bechmann, Untaugliche Antragsunterlagen – das UVP-Praxisdefizit im Planfeststellungsverfahren „Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld“. In: Arnim Bechmann (Hrsg.) Auf Sand gebaut – Die Umweltverträglichkeitsprüfung im Planfeststellungsverfahren zum Flughafenausbau Berlin-Schönefeld, Barsinghausen 2004, S. 175
[255] Ebd. S. 167
[256] Ebd. S. 134
[257] Ebd. S. 177

> *„Ein erstes Planungskonzept zu den Flugrouten am neuen Flughafen Berlin Brandenburg (BER) hat die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) am 06.09.2010 in der zuständigen Fluglärmkommission vorgelegt. Dieser Entwurf sieht vor, dass die Abflugwege um 15 Grad bzw. bei Westabflügen sogar um ca. 30 Grad divergieren. Diese Planungen stehen im Gegensatz zu dem in der Planfeststellung verwendeten Modell gradliniger Abflüge. Sie verursachen eine flächige Verlärmung bestehender Siedlungsflächen von Mahlow-Blankenfelde bis zur Südgrenze von Lichtenrade und haben zu erheblichen Verunsicherungen bei vielen Menschen in Berlin und Brandenburg geführt."*[258]

Ein Blick auf den Prozess der Planfeststellung zeigt jedoch, dass die Möglichkeit, dass die Flugrouten schließlich nicht wie im Planfeststellungsantrag festgehalten verlaufen könnten, schon vor dem ersten Spatenstich für den BER deutlich thematisiert wurde – auch wenn sich daraus keinerlei Konsequenzen ergaben und bis 2010 so getan wurde, als stimme die im Planfeststellungsantrag enthaltene Grobplanung mit der künftigen Realität überein. Wer sich heute ob der von der Deutschen Flugsicherung festzulegenden Flugrouten überrascht gibt, ist entweder nicht im Thema verhaftet oder belügt sich und andere.

Schon während der Anhörung zum Planfeststellungsantrag 2001 wurde kritisiert, „dass keine verbindliche Festlegung der Flugrouten erfolge. Es sei daher mit Abweichungen von den Flugrouten zu rechnen, was zu einer Veränderung der Lärmbelästigung führe."[259] Aus diesem Grund sei auch die im Planfeststellungsantrag vorgebrachte Lärmprognose fehlerhaft, da diese somit die tatsächlich zu erwartende Lärmbelastung rund um den geplanten Flughafen nicht darstelle.[260] Dass eine detaillierte Darstellung der voraussichtlichen Flugrouten nicht im Planfeststellungsantrag enthalten sei, wurde während der Anhörung mehrfach kritisiert.[261] Die Flughafengesellschaft begegnete dieser Kritik während der Anhörung mit dem Argument, dass die endgültigen Flugrouten erst kurz vor der Inbetriebnahme des Flughafens festgelegt würden und zudem nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens seien.[262] Im Protokoll des Anhörungstermins zum Planfeststellungsantrag vom 26. April 2001 ist auch die damals erfolgte Stellungnahme der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) nachzulesen:

> *„Herr Krüger teilt mit, dass die DFS mit der beantragten Konfiguration der Start- und Landebahnen einverstanden ist. Zum einen sind parallele simultane Instrumenten-Anflüge möglich. Bei den Abflügen reicht der Achsabstand von 1900m ohne weitere Eingriffe der Flugsicherung nicht für gleichzeitige parallele Instrumenten-Abflüge aus."*[263]

Der Vertreter der DFS wies jedoch darauf hin, „dass die Festlegung der An- und Abflugstrecken noch nicht erfolgt ist und erst kurzfristig vor Inbetriebnahme des Flughafens durch das Luftfahrtbundesamt nach § 27 c LuftVG vorgenommen wird."[264] Auf die Nachfrage des Vertreters der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, ob bei parallelen Starts „ein

---

[258] http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/bbi/flugrouten/ (Stand: 15. 7. 2013)
[259] Anhörungsverfahren für das Vorhaben „Ausbau des Flughafens Berlin Schönefeld" – Stellungnahme zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens v. 14.06.2002, S. 133
[260] Ebd. S. 135
[261] Ebd. S. 232
[262] Ebd. S. 233
[263] Niederschrift des Erörterungstermins mit den Trägern öffentlicher Belange zum Ausbau Flughafen Schönefeld v. 26. 4. 2001, S. 26
[264] Ebd.

divergierender Startwinkel bzw. ein frühzeitiges Abkurven der Flugzeuge erforderlich“ sei, führte Krüger aus, „dass nur bei zeitgleichen Starts eine Aufspaltung um 15 Grad erfolgen muss. Zeitgleich ist alles, was keine Längsstaffelung beinhaltet und diese liegt bei gleichwertigen Flugzeugen bei einer Minute.“[265] Solch eine Abkurvung sei frühestens in einer Höhe von 150 Meter möglich.[266] Auf eine weitere Nachfrage, inwieweit zeitparallele Starts Auswirkungen auf die Lärmausbreitungsgebiete hätten, antwortete der Vertreter der Flughafengesellschaft Volker Gronefeld, dass sich diese Frage „nur in Zeiten hoher Auslastung stellt. In der Regel wird wohl nicht parallel gestartet.“[267] Es könne „im Einzelfall nicht ausgeschlossen werden, dass aus taktischen Gründen auch mal ein paralleler Start erfolgt. In der Lärmuntersuchung wurde dies nicht berücksichtigt.“[268]

Eine Reihe von Dokumenten zur Flugroutenproblematik wurde von der Bürgerinitiative Kleinmachnow gegen Flugrouten e. V. in Zusammenarbeit mit der Bürgerinitiative Schallschutz Rangsdorf e. V. in einer Broschüre im Juni 2012 veröffentlicht. Sie trägt den Titel: „Flugrouten-Betrug bei der Planung des Hauptstadtflughafens Berlin Brandenburg BER ‚Willy Brandt’ in Schönefeld“. Die folgenden Zitate sind den in dieser Broschüre veröffentlichten Dokumenten entnommen und nicht den dem Untersuchungsausschuss als Beweismittel ebenfalls vorliegenden Dokumenten. Am 20. Juli 1998 wandte sich Herr Krüger von der Deutschen Flugsicherung (DFS) in einem Schreiben an Herrn Bayr beim für die Planfeststellung zuständigen Referat 44 des Brandenburger Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr. In seinem Brief schrieb Krüger, dass die „Auswirkungen von Achsabstand und Schwellenversatz paralleler Pisten auf die gleichzeitige unabhängige Durchführung von IFR-Flugverkehr auf beiden Pisten geprüft“ worden sei. Als Ergebnis sei mitzuteilen, dass bei den von der Flughafengesellschaft mitgeteilten Werten bzgl. der Start- und Landebahnen „keine nachteiligen Auswirkungen auf die gleichzeitige unabhängige Durchführung des IFR-Flugverkehrs auf diesem Pistensystem“ bestünden (Hervorhebung i. O.). Ein „uneingeschränkter Parallelbetrieb“ sei „nach gegenwärtiger Regelungslage und voraussehbarer technischer Ausstattung der Flugsicherung in diesem Bereich“ möglich. Gleichzeitig weist die Deutsche Flugsicherung aber auch darauf hin, dass bei gleichzeitigen unabhängigen Abflügen die in der bisherigen „Grobplanung“ verzeichneten geraden Flugrouten keinen Bestand haben können:

> *„In diesem Zusammenhang möchte ich jedoch auch deutlich darauf hinweisen, dass die gleichzeitige unabhängige Durchführung von IFR-Abflügen von beiden Pisten unmittelbar nach dem Start eine Divergenz der Abflugkurse von mindestens 15° erfordert. [...] Da derartige Präzisierungen in der übergebenen Grobplanung für die künftigen IFR-Abflugverfahren nicht berücksichtigt wurden, ist bei der weiteren Verwendung dieser Unterlagen ein entsprechender Toleranzbereich zu berücksichtigen.“*[269]

Vor dem Untersuchungsausschuss sagte Bayr hierzu aus:

---

265 Ebd.
266 Ebd. S. 27
267 Ebd.
268 Ebd.
269 Schreiben der Deutschen Flugsicherung, Herr Krüger, an das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Herr Bayr, vom 20. 8. 1998. Zit. nach Bürgerinitiative Kleinmachnow gegen Flugrouten/Bürgerinitiative Schallschutz Rangsdorf, Flugrouten-Betrug bei der Planung des Hauptstadtflughafens Berlin Brandenburg BER „Willy Brandt“ in Schönefeld, Juni 2012, S. 6f

> *„Wichtig ist nur festzuhalten, dass die DFS eben nicht zu dem Zeitpunkt damals, 1998, gefordert hat, dass die Flugrouten unbedingt [...] abknicken müssen, also eine Divergenz aufweisen, sondern es wurde davon gesprochen, dass eine Anforderung der internationalen Ziviluftfahrtorganisation ICAO eingehalten werden muss, wonach bei zeitgleichen Abflügen eine Divergenz der Abflugwege von 15 Grad existieren muss – wie immer man das sicherstellt.“*[270]

Dieser Umstand wurde der für die Flughafenplanung damals zuständigen Projektplanungsgesellschaft Flughafen-Schönefeld (PPS) von Bayr mit Schreiben vom 2. September 1998 mitgeteilt.[271] Die PPS wiederum teilte Bayr am 10. September 1998 mit, dass sie die von der Deutschen Flugsicherung geforderte Divergenz von 15° nicht berücksichtigt habe:

> *„Eine exakte Berücksichtigung solcher modifizierter Abflugwege im DES [Datenerfassungssystem, d. V.] würde die Deklarierung zusätzlicher Abflugstrecken erfordern, was nicht vorgesehen sein kann. Eine Abschätzung des Anteils der Abflüge auf diesen modifizierten Strecken wäre zumindest aus heutiger Sicht nicht möglich, da hier ein enger Zusammenhang mit der zeitlichen Feinstruktur des Tagesflugplanes besteht.“*[272]

Zumindest für die Anhörungsbehörde lagen damals „keine Anhaltspunkte dafür vor, dass An- und Abflüge über dem Berliner Stadtgebiet beabsichtigt sind.“[273] Am 5. Oktober 1998 fand bei der PPS eine Sitzung statt, deren Thema die „Gesamtkoordination“ des Flughafenbaus war. Teilnehmer waren u. a. der damalige Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Götz Herberg und der damals für die Planfeststellung zuständige Projektleiter der Flughafengesellschaft Ulrich Schindler. Dem Protokoll ist zu entnehmen, dass Schindler von einem Gespräch bei der Hauptverwaltung der Deutschen Flugsicherung am 29. September 1998 in Offenbach zum oben beschriebenen Thema berichtete. Laut Protokoll führt Schindler aus, dass nach Auffassung der PPS eine Überarbeitung der Grobplanung

> *„mit einer erheblichen zeitlichen Verzögerung verbunden ist. Das DES hat Auswirkungen auf alle bereits im Vertrauen auf die Verbindlichkeit der Grobplanung der DFS vom 30.03.98 erarbeiteten lärmphysikalischen, medizinischen und toxikologischen Gutachten. Es wird eine Verzögerung von 3-4 Monaten eingeschätzt. Erhebliche finanzielle Aufwendungen sind unvermeidbar.“*[274]

Als „Festlegung“ wurde in der Sitzung laut Protokoll folgendes getroffen: „Es ist ein entsprechendes Schreiben an Hr. Eckhardt, BMV, zu richten mit der Bitte um Unterstützung

---

[270] Zeuge Michael Bayr, Wortprotokoll der Vernehmung am 01.032013, S. 6
[271] Schreiben des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Herr Bayr, an die Projektplanungsgesellschaft mbH Flughafen-Schönefeld v. 2. 9. 1998. In: Bürgerinitiative Kleinmachnow gegen Flugrouten/Bürgerinitiative Schallschutz Rangsdorf (a. a. O.) S. 8f
[272] Schreiben der Projektplanungsgesellschaft mbH Berlin-Schönefeld, Herr Schindler, an Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Herr Bayr, v. 10.9.1998. In: Bürgerinitiative Kleinmachnow gegen Flugrouten/Bürgerinitiative Schallschutz Rangsdorf (a. a. O.) S. 11
[273] Anhörungsverfahren für das Vorhaben „Ausbau des Flughafens Berlin Schönefeld“ – Stellungnahme zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens v. 14.06.2002, S. 233
[274] Projektplanungsgesellschaft mbH Berlin-Schönefeld, Protokoll „Gesamtkoordination 39/98“ v. 5. 10. 1998. In: Bürgerinitiative Kleinmachnow gegen Flugrouten/Bürgerinitiative Schallschutz Rangsdorf (a. a. O.) S. 17

und Einflußnahme im Sinne der PPS-Zielstellung auf die DFS."[275] Entsprechend dieser „Festlegung" schrieb der damalige Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Herberg an besagten Herrn Eckhardt vom Bundesministerium für Verkehr. Der Brief wurde ebenfalls in der Broschüre der Bürgerinitiativen veröffentlicht. In dem Brief schreibt Herberg, es habe sich „mit der Abstimmung wichtiger Bestandteile" des Planfeststellungsantrags „ein Problem" ergeben, für dessen Lösung man nun um die Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums bitte. Es folgt eine Schilderung des Vorgehens beim Planfeststellungsantrag: Den hierzu notwendigen lärmphysikalischen, medizinischen und toxikologischen Gutachten lägen die Daten des Datenerfassungssystems zu Grunde, die wiederum „im wesentlichen auf einer Luftverkehrsprognose und auf einer Flugroutenplanung basieren." Die hierzu erforderliche „Streckengeometrie wurde von der PPS von einer Grobplanung der DFS vom März 1998 abgeleitet."[276] Die nun von der Deutschen Flugsicherung ins Gespräch gebrachten um 15° abkurvenden Flugrouten seien „in der Streckengeometrie des DES nicht berücksichtigt".[277] Die Flugsicherung würde nun ihre Grobplanung dahingehend überarbeiten. Als Konsequenz dessen würde allerdings auch eine Überarbeitung des DES notwendig werden. Dies wiederum würde die „Überarbeitung aller bisher im Vertrauen auf die Verbindlichkeit der Grobplanung der DFS erarbeiteten lärmphysikalischen, lärmmedizinischen und humantoxikologischen Gutachten erforderlich"[278] machen. Als Resultat müsste dann mit „erheblichen finanziellen Mehraufwendungen und einer zeitlichen Verzögerung im Planungsablauf von ca. 3 Monaten gerechnet werden."[279] Aus diesem Grunde bittet Herberg das Bundesverkehrsministerium, seinen Einfluss auf die Deutsche Flugsicherung geltend zu machen:

> *„Das BMV wird gebeten, Einfluß auf die DFS dahingehend zu nehmen, daß die DFS ihre Stellungnahme zum vorliegenden DES modifiziert. Die Stellungnahme der DFS ist für das Planfeststellungsverfahren wichtig. Sie sollte zum Ausdruck bringen, daß die dargestellte Streckengeometrie grundsätzlich akzeptiert wird."*[280]

Am Ende des Schreibens weist Herberg auf einen Umstand hin, den Flughafengesellschaft und Landesregierungen in den letzten Jahren nicht ganz so offen kommunizierten:

> *„Zu beachten ist auch, daß die endgültige Festlegung der Flugrouten durch die DFS erst mit Inbetriebnahme des Bahnsystems erfolgt und die dann geltenden technischen und technologischen Voraussetzungen berücksichtigt werden."*[281]

Darauf, dass Herberg und die Flughafengesellschaft mit ihrem Anliegen Erfolg hatten, deutet eine E-Mail hin, die ein Mitarbeiter der Deutschen Flugsicherung am 9. Oktober 1998 an einen Kollegen schickte. Bezüglich des Schreibens von Herberg, dem ein Telefonat von Bayr mit dem damaligen Leiter des Bereichs Luftraum und Verfahren der Deutschen Flugsicherung Heinrich Olbert gefolgt sein soll, bei dem Bayr um eine „im Sinne der PPS liegende Bearbeitung gebeten" habe, schlägt der Mitarbeiter der Flugsicherung folgendes Vorgehen

[275] Ebd. S. 18
[276] Schreiben der Projektplanungsgesellschaft mbH Berlin-Schönefeld, Herr Herberg, an das Bundesministerium für Verkehr, Herr Eckhardt, vom 7.10.1998. In: Bürgerinitiative Kleinmachnow gegen Flugrouten/Bürgerinitiative Schallschutz Rangsdorf (a. a. O.) S. 19
[277] Ebd. S. 20
[278] Ebd.
[279] Ebd.
[280] Ebd.
[281] Ebd.

vor: Es solle kein neues Verfahrenskonzept seitens der Flugsicherung vorgelegt werden, allerdings solle in einem zu erstellenden Schreiben an Bayr unter anderem auf mögliche Kapazitätsengpässe hingewiesen werden, sowie ein „deutlicher Hinweis" erfolgen, dass es sich nach wie vor um eine Grobplanung handle und „mit Inbetriebnahme Verfahrensänderungen [...] möglich sind."[282] Für den Verfasser der E-Mail scheint dieses Vorgehen ein der Flugsicherung angemessener Kompromiss zu sein: „Ich persönlich denke, daß wir vor dem zugespitzten politischen Hintergrund mit dieser Lösung leben können, unsere Bedenken sind dann festgeschrieben und die neuen Verfahren behalten wir in der Hinterhand."[283] Olbert wies in seiner Vernehmung vor dem BER-Untersuchungsausschuss noch einmal deutlich darauf hin, dass ein Abknicken der Flugrouten notwendig sei, wenn die volle Kapazität des Flughafens ausgeschöpft werden solle:

> *„Aber es geht natürlich auch ohne die 15 Grad, wenn man auf die totale Ausnutzung dieses Kapazitätssystems verzichtet und Einschränkungen hinnimmt. Insofern haben wir als Flugsicherung - - Wir können das ja nicht entscheiden, sondern das muss die Genehmigungsbehörde entscheiden: Welchen Weg will man gehen? – Wenn man lieber Geradeausabflüge hätte, dann kann man das durchaus realisieren – dann stimmt die alte Grobplanung ganz genau - , aber man kann dann nicht die komplette und volle Kapazität dieses Zweibahnsystems erwarten. Wenn das aber ein übergeordnetes Ziel ist, was auch nicht unsere Entscheidung ist, dann ist es erforderlich, die 15 Grad einzuführen."*[284]

Michael Bayr sagte vor dem Untersuchungsausschuss aus, dass die Planfeststellungsbehörde seinerzeit von geraden Flugrouten ausgegangen sei, die einer genehmigungsfähigen Grobplanung entsprochen hätten.[285] Dass es möglicherweise zu abknickenden Flugrouten kommen könnte, war Bayr laut der oben geschilderten Korrespondenz schon 1998 klar. Dennoch hat man sich im zuständigen Brandenburger Ministerium offenbar über Jahre hinweg nicht bemüßigt gefühlt, die betroffene Bevölkerung auf diesen Umstand hinzuweisen. Zum Schriftwechsel zwischen der Flughafengesellschaft und dem Bundesverkehrsministerium sagte Herberg in seiner Vernehmung vor dem Untersuchungsausschuss, dass mit dem von ihm unterzeichneten Brief vom 7. Oktober 1998 das Ministerium lediglich darauf aufmerksam gemacht werden sollte, dass es durch die Deutsche Flugsicherung zu einer Änderung der bisher geradlinig eingeplanten Flugrouten kommen könnte. Druck auf die Flugsicherung auszuüben sei nicht möglich. Ohnehin sei die Festlegung von Flugrouten nicht im Aufgabenbereich der Flughafengesellschaft verortet. Zudem hob Herberg bei seiner Vernehmung mehrmals hervor, dass sowohl er als auch die Flughafengesellschaft stets von geradlinigen Flugrouten ausgegangen seien. Vor diesem Hintergrund habe man auf Seiten der Flughafengesellschaft großen Wert auf transparente Information gegenüber der Bevölkerung in der Umgebung des geplanten Flughafens gelegt:

> *„Wir hatten einen Omnibus aus- und umgerüstet, für viel Geld, in dem wir erstens mal die wichtigsten Karten alle ausgelegt hatten, aufgehängt haben usw., und wir haben außerdem in dem Bus eine Anlage installiert, in der originalgetreue Start- und Landegeräusche von Flugzeugen aufgenommen waren, die dann abgespielt wurden,*

---

[282] Interne E-Mail der Deutschen Flugsicherung vom 9.10.1998. In: Bürgerinitiative Kleinmachnow gegen Flugrouten/Bürgerinitiative Schallschutz Rangsdorf (a. a. O.) S. 21
[283] Ebd.
[284] Zeuge Heinrich Olbert, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.03.2013, S. 9
[285] Zeuge Michael Bayr, Wortprotokoll der Vernehmung am 01.03.2013, S. 10

> *und zwar nicht nur vom Lärmpegel her, sondern auch von der Zeit, wenn also ein Flugzeug hochgeht, bis es dann nicht außer Hörweite, aber jedenfalls in erträglicher Hörweite ist. [...] Und zu den Flugrouten kann ich mich nur wiederholen: Das lag nicht in unserer Kompetenz. Und: Wir sind nach wie vor und immer von gradlinigen Abflügen ausgegangen bei Starts und Landungen. [...] ich bin auch als Wanderprediger durch die Region gegangen, wir haben sicherlich nicht alle befriedigt, aber eines haben wir getan: Wir haben nach bestem Wissen und Gewissen informiert.“*[286]

Die Bevölkerung auch darüber zu informieren, dass es mit der Inbetriebnahme des Flughafens möglicherweise zu anderen als den damals publik gemachten geradlinigen Flugrouten kommen könnte – was ja durch die mehrmaligen Interventionen der Deutschen Flugsicherung an unterschiedlichen Stellen zumindest als Möglichkeit im Raum stand – sei damals von der Flughafengesellschaft nicht beabsichtigt gewesen:

> *„**Zeuge Götz Herberg**: Nein, haben wir nicht getan. Und ich muss sagen, mir gegenüber ist solch eine Frage auch nicht von der Bevölkerung - - Wobei die da auch überfordert wäre. Also, so eine Frage ist nicht gekommen.“*[287]

Auch wenn im frühen Zeitraum der Planung der tatsächliche Verlauf der Flugrouten theoretisch diskutiert wurde, stellte die Flughafengesellschaft einige Jahre später deutlich fest, dass sie grundsätzlich einen Parallelbetrieb für die Wirtschaftlichkeit des neuen Flughafens für unerlässlich halte. So sagte der damalige Sprecher der Geschäftsführung Rainer Schwarz bei einer Anhörung im Stadtentwicklungsausschuss des Abgeordnetenhauses am 6. Dezember 2010:

> *„In dem Zusammenhang haben wir auch schon mehrfach ausgeführt, dass der Flughafen Parallelbetrieb braucht, zumindest in Spitzenzeiten, allein um die Fluganmeldung für die Eröffnung des Flughafens auch sicherstellen zu können. Wenn es keinen Parallelbetrieb geben würde, würden wir in der Kapazität mit dem BBI hinter das zurückfallen, was wir jetzt als gemeinsame Kapazität in Tegel und Schönefeld haben.“*[288]

Auch im Planfeststellungsbeschluss von 2004 ist die Rede davon, dass wenn der neue Flughafen als „Single-Airport“ mit den geplanten Kapazitäten betrieben werden solle, dies „den funktionierenden Betrieb eines unabhängigen Parallelbahnsystems“[289] voraussetze. Wenn 1998 von der Deutschen Flugsicherung festgestellt wurde, dass bei einem Parallelbetrieb keine gerade verlaufenden Flugrouten möglich seien und die Flughafengesellschaft „mehrfach ausgeführt“ hat, dass dieser Parallelbetrieb benötigt würde, so dürfte man über den nicht geraden Verlauf der festzulegenden Routen somit nicht überrascht sein.

Auf Berliner Seite hatte man sich bezüglich der Flugrouten in der Frühphase des Flughafens wohl wenige Gedanken gemacht. Darauf deuten zumindest die Aussagen des damaligen

---

[286] Zeuge Götz Herberg, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.02.2013, S. 44f
[287] Ebd. S. 49
[288] Abgeordnetenhaus von Berlin, 16. Wahlperiode, Wortprotokoll StadtVerk 16/75, S. 7
[289] Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg, Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13. August 2004, S. 333

Regierenden Bürgermeisters Diepgen sowie des damaligen Leiters des „Referats Großinvestitionen“ und heutigen Staatssekretärs in der Senatsverwaltung für Justiz und Verbraucherschutz Alexander Straßmeir hin. Laut Diepgen habe es bei der Verabschiedung des Konsensbeschlusses von 1996 keine Rolle gespielt, welche Folgen für den Lärmschutz sich aus den An- und Abflugrouten ergeben würden. Bis zu Beginn der öffentlich geführten Debatte über die abknickenden Routen sei ihm von diesen nichts bekannt gewesen und er habe sich, als er davon erfahren habe, telefonisch an den „Flughafenreferenten“ der Senatskanzlei Gerd Kronmüller gewandt, um deswegen nachzufragen. Straßmeir sagte aus, dass die Flugrouten des neuen Flughafens in der frühen Phase, als noch über einen geeigneten Standort diskutiert wurde, keine Rolle gespielt hätten. Bezüglich des Lärmschutzes sei es in dieser Phase eher um die Frage gegangen, ob an einem neuen Flughafen auch nachts an- und abgeflogen werden könnte. Dass die Lärmbelastung bei abknickenden Flugrouten weniger problematisch sei als bei geraden, darauf verwies der Brandenburger Staatssekretär und Flughafenkoordinator Rainer Bretschneider in seiner Aussage: Bei den in der Grobplanung der Deutschen Flugsicherung enthaltenen geradlinig verlaufenden Flugrouten handle es sich quasi um den „Worst Case“ im Bereich Fluglärm. Dadurch, dass mit dieser Routenführung der Fluglärm konzentriert würde, ergäbe sich, dass alle anderen Verläufe der Routen zu einer besseren Lärmsituation führen würden.[290]

Am 30. Mai 2013 teilte die Europäische Kommission mit, dass sie ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland eröffnet habe. Die Kommission bezweifle, dass das deutsche Luftverkehrsrecht zur Festlegung von Flugrouten mit der europäischen Umweltgesetzgebung vereinbar sei, hieß es in der dazugehörigen Pressemitteilung. Zu den für den BER vorgesehenen Flugrouten hatte die Kommission nach eigenen Angaben mehrere Beschwerden erhalten, wonach die Anfang 2012 festgelegten Routen erheblich von denen abweichen, die im Zuge des Planfeststellungsverfahrens 2004 genehmigt worden seien. „In einem ersten Schritt im Rahmen eines höchstens dreistufigen Vertragsverletzungsverfahrens hat die Europäische Kommission deshalb heute ein Fristsetzungsschreiben an die Bundesrepublik Deutschland übersandt.“[291] Deutschland habe nun zwei Monate Zeit, eine Stellungnahme hierzu abzugeben. Zu den Hintergründen des Vertragsverletzungsverfahrens führt die Kommission aus, dass das hierzu an Deutschland übersandte Schreiben sich nicht auf ein spezielles Flughafenprojekt beziehe, sondern auf das deutsche Luftverkehrsrecht allgemein, welches zum Teil nicht in Einklang mit den entsprechenden EU-Richtlinien stehe. Die Kommission nennt hier die Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten sowie die Richtlinie zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen. „Die Kommission verlangt deshalb, dass Deutschland sein Luftverkehrsrecht an die EU-Gesetzgebung anpasst und die Planung von Flugrouten vollständig in die Umweltverträglichkeitsprüfung einbezieht.“[292] Im Fall des BER bat die Kommission in einer gesonderten Korrespondenz um eine Stellungnahme der Bundesrepublik Deutschland:

> *„Dabei geht es um die nachträgliche Änderung von Flugrouten im Süden und Südosten Berlins, da die ursprünglich im Jahr 2004 genehmigten Flugrouten von*

[290] Zeuge Rainer Bretschneider, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.04.2013, S. 32
[291] Europäische Kommission – Vertretung in Deutschland, Pressemitteilung vom 30. 5. 2013
[292] Europäische Kommission, Vertragsverletzungsverfahren wegen Flugrouten: Hintergründe. Im Internet: http://ec.europa.eu/deutschland/press/pr_releases/11426_de.htm (Stand: 15. 7. 2013)

> *denen abwichen, die 2012 ohne erneute Umweltverträglichkeitsprüfung festgelegt wurden.“*[293]

Die eingegangene Stellungnahme Deutschlands werde zur Zeit geprüft. Zuvor hatten sich der Bürgerverein Friedrichshagen, der NABU Landesverband Berlin und die Grüne Liga Berlin an die EU-Kommission gewandt und auch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung und die Planfeststellungsbehörde aufgefordert, die beabsichtigten Flugrouten einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen.

> *„Die deutschen Behörden sahen hierfür allerdings keine Veranlassung, obwohl unsere Rechtsanwaltskanzlei ausführlich die europarechtlichen Bedenken dargestellt hat. Auch hier gilt ein weiteres Mal, dass beim Flughafen Berlin-Brandenburg erst die Bürger dafür sorgen müssen, dass Recht und Gesetz gelten“*[294],

teilte der Bürgerverein Friedrichshagen hierzu mit. Die Bürgerinitiative Kleinmachnow erklärte:

> *„Hätten die Flughafenplaner im Bund, in Berlin und in Brandenburg sowie die Deutsche Flugsicherung (DFS) die betroffene Bevölkerung nicht seit 1998 gezielt hinters Licht geführt, sondern von Anfang an offen bekannt gegeben, wie am neuen Hauptstadtflughafen tatsächlich geflogen werden soll, wäre schon damals jedem aufgefallen, dass man hunderttausende Flugzeuge jährlich nicht in niedrigen Höhen über europäische Vogelschutzgebiete, Trinkwasserreservoire für Millionen von Menschen und Fauna-Flora-Habitat-Regionen steuern kann.“*[295]

Bei den Anteilseignern der Flughafengesellschaft sowie der Flughafengesellschaft selbst gab man sich nach der Bekanntgabe des Vertragsverletzungsverfahrens beschwichtigend. Von der Bundesregierung hieß es, auch wenn die deutsche Gesetzgebung mit den EU-Richtlinien nicht übereinstimmten, habe das keine Auswirkungen auf den BER. Der damalige Regierende Bürgermeister Wowereit stellte klar, dass für die Festlegung der Flugrouten die Bundesbehörden zuständig seien und er auf die gute Vertretung der BER-Interessen durch die Vertreter der Bundesrepublik gegenüber der EU-Kommission zähle. Der Sprecher der Flughafengesellschaft sagte, dass das Vertragsverletzungsverfahren keinen Einfluss auf die Fertigstellung des Flughafens habe.[296] Nach der Beschwerde des Bürgervereins Friedrichshagen, des NABU und der Grünen Liga hatte sich die EU-Kommission schon am 21. August 2012 mit einem Schreiben an die Bundesrepublik Deutschland gewandt und um eine Stellungnahme gebeten. Dies berichtete die Berliner Morgenpost am 22. September 2012.[297] Philipp Magalski, Abgeordneter der Piratenfraktion, wollte in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt am 26. September 2012 vom Senat wissen, ob es denn zutreffe, dass „für das geplante Überfluggebiet am Müggelsee keine Umweltverträglichkeitsprüfung stattgefunden habe, obwohl dort ein Flora-Fauna-Habitatgebiet sowie angrenzend ein Vogelschutzgebiet lägen.“[298] Staatssekretär Christian

[293] Ebd.
[294] Grüne Liga, NABU Landesverband Berlin, Bürgerverein Friedrichshagen, Baumann Rechtsanwälte, Pressemitteilung vom 31. 5. 2013
[295] Bürgerinitiative Weg mit den Flugrouten über Kleinmachnow, Pressemitteilung 149/13 v. 30. 5. 2013
[296] Vgl. http://www.tagesspiegel.de/berlin/eu-verklagt-deutschland-wegen-ber-wowereit-zustaendig-sind-die-bundesbehoerden/8276088-2.html (Stand: 15. 7. 2013)
[297] Berliner Morgenpost (Im Streit um die Flugrouten schaltet sich Brüssel ein) v. 22. 9. 2012
[298] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Inhaltsprotokoll StadtUm 17/14, S. 2

Gaebler (SPD) beantwortete entgegen seiner Verpflichtung die Frage nicht, verwies aber auf ein Schreiben zu diesem Thema, welches der Senat an die Bürgerinitiative Friedrichshagen gesandt haben will. Auf die Frage Magalskis, ob denn dem Senat zu diesem Themenkomplex ein Schreiben der EU-Kommission vorliege, antwortete Gaebler, dass ihm ein solches Schreiben nicht bekannt sei, es aber sein könne, dass es „den zuständigen Brandenburger Behörden zugegangen“ sei.[299] Sollte die Antwort von Gaebler zutreffen, dann hieße dies zum einen, dass der zuständige Staatssekretär die Berichterstattung über den Flughafen BER zumindest in diesem Punkt nicht aufmerksam verfolgte. Zum anderen hieße dies aber auch, dass die Anteilseigner der Flughafengesellschaft sich über solch bedeutende Vorgänge nicht sachgerecht austauschten, was um einiges schwerer wiegt.

[299] Ebd.

VIII. Erste Skandale

1. Fehlinvestitionen der Flughafengesellschaft – Baufeld Ost

Das so genannte Baufeld Ost umfasst ein Gelände nordöstlich des alten Flughafens Schönefeld. Der Aufsichtsrat der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS), die im September 1990 von der Treuhandanstalt gegründet worden war, trat am 3. Juni 1991 zu seiner konstituierenden Sitzung zusammen. Zuvor schon hatten die Unternehmen Mannesmann und AEG eine Arbeitsgemeinschaft gebildet, die die unter Hinzuziehung der Deutschen Bank, der Dresdner Bank und der WestLB eine Studie zum Ausbau des damaligen Flughafens Schönefeld erarbeitete, die im Herbst des Jahres fertig gestellt wurde. Die „Mannesmann-Studie" schlug drei Phasen des Ausbauvorhabens vor: Das Terminal des bestehenden Flughafens sollte nach Norden hin ausgebaut werden, um ein Passagieraufkommen zwischen drei und sechs Millionen Passagieren abfertigen zu können, und im Süden sollte eine weitere Start- und Landebahn entstehen. Darüber hinaus sollte mit der Suche nach einem Standort für den Bau des beabsichtigten Großflughafens begonnen werden. Der Standort Sperenberg war damals schon Teil der Überlegungen. Konkrete Grundstücke, die für dieses Vorhaben notwendig gewesen wären, wurden in der Studie nicht benannt.[300] Die Flughafengesellschaft ihrerseits ließ über ihre Planungsabteilung die Ergebnisse der „Mannesmann-Studie" weiter bearbeiten. Resultat war der „Masterplan I", der später als Grundlage für den Ankauf von Grundstücken durch die damit beauftragte Tochter der Flughafengesellschaft diente, darunter auch das Baufeld Ost mit 125 ha.[301] Dieser Masterplan wurde am 23. April 1991 von Berliner und Brandenburger Politikern, darunter der damalige Finanzsenator von Berlin Elmar Pieroth (CDU) und die Brandenburgischen Minister Klaus-Dieter Kühbacher (SPD) und Walter Hirche (FDP), der Öffentlichkeit vorgestellt. Dies geschah, obwohl die Flughafengesellschaft zu diesem Zeitpunkt noch nicht so weit aufgestellt war, selbst den Ankauf der vermeintlich benötigten Grundstücke zu besorgen. Für Rose ist mit der öffentlichen Vorstellung des Vorhabens

> *„die Katze aus dem Sack. Jeder, der spekulieren will, kann sich nun gut darüber informieren, welche Grundstücke für den Ausbau des Flughafens Schönefeld vorgesehen sind – und versuchen, diese rasch zu kaufen, um sie später wieder mit einem horrenden Gewinn an die Flughafengesellschaft weiterzuverkaufen."*[302]

In der folgenden Zeit hätten sich sodann auch zahlreiche Immobiliengesellschaften um Einblick in die Unterlagen bemüht. Ihnen kam dabei entgegen, dass Kopien des Masterplans freundlicherweise in den um den Flughafen Schönefeld liegenden Gemeinden auslagen. Germanus Pause, Geschäftsführer der LEG (s. u.), sagte hierzu vor dem Untersuchungsausschuss zu den Vorgängen um das Baufeld Ost, den das Abgeordnetenhaus 1994 eingerichtet hatte:

> *„Also, wenn man ein Grundstück im Erweiterungsgebiet des Flughafens suchte, musste man nur zur nächstgelegenen Gemeinde fahren, ans Schwarze Brett gucken, und da hing der Plan, wo man dann kaufen konnte."*[303]

---

[300] Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Drs. 12/5950, S. 17
[301] Ebd.
[302] Mathew D. Rose, Berlin. Hauptstadt von Filz und Korruption, München 1998, S. 246
[303] Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Drs. 12/5950, S. 18

Die Pläne konnten aber auch bei der Flughafengesellschaft selbst eingesehen werden.[304] Zum gesamten Ablauf um Studien und Masterpläne merkte der damalige Untersuchungsausschuss an:

> *„Bemerkenswert erscheint [...], dass die verschiedenen Planungsentwürfe nicht von der Flughafengesellschaft selbst initiiert wurden, sondern von Kreisen an den Flughafen herangetragen wurden, die selbst als geschäftliche Interessenten an einem Ausbau gelten können (z. B. Mannesmann-Studie).“*[305]

Mit den Ankäufen von Grundstücken um den Flughafen Schönefeld wurde die Landesentwicklunsgesellschaft für Städtebau, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg (LEG) beauftragt, die im Oktober 1991 gegründet wurde. Als Geschäftsführer wurde Germanus Pause eingesetzt, der bis dahin in Australien tätig war und nach eigener Aussage vom australischen Botschafter in Bonn den Vorschlag erhalten habe, „als Beamter in Ostdeutschland an der Einigung Deutschlands mitzuwirken.“[306] Nicht nur beim Baufeld Ost soll die LEG unter Verantwortung von Pause nicht unbedingt im Sinne der öffentlichen Hand gearbeitet haben. Laut Manager Magazin setzte sich Pause nach einer anderen Affäre um die LEG wieder nach Australien ab.[307]

Im Dezember 1991 wurde die LEG von der Geschäftsführung der FBS schriftlich zum Erwerb von Grundstücken um den Flughafen Schönefeld ermächtigt.[308] Die Grundstückseinkäufe über die LEG vornehmen zu lassen, stellt sich im Nachhinein als wenig nachvollziehbare Entscheidung dar. Zumindest der Berliner Landesrechnungshof schrieb hierzu: „Im übrigen ist nicht nachvollziehbar, wieso für diese schwierigen Grundstücksgeschäfte ausgerechnet die erst im Oktober 1991 gegründete LEG beauftragt wurde.“[309] Beaufsichtigt wurde die Tätigkeit der LEG ohnehin nicht oder wenn, dann nur sehr sporadisch:

> *„Die Tatsache, dass die abgeschlossenen Ankäufe auf keiner beschlossenen Ausbauplanung beruhten, wurde im Aufsichtsrat der FBS nicht problematisiert. […] Der Aufsichtsrat der FBS erklärte sich jedoch zu einem Zeitpunkt, als die meisten Grundstücksankäufe, die letztlich ein Gesamtvolumen von mehreren hundert Millionen hatten, verhandelt wurden, nicht für die Konzeption der Ausbauplanung zuständig: Die Beratung des Ausbauplanes des Flughafens Berlin-Schönefeld wurde auf der Aufsichtsratssitzung der FBS vom 2. März 1992 […] mit dem Hinweis abgebrochen, für diese Beratung sowie die Gesamtentwicklungsplanung sei demnächst der Aufsichtsrat der BBF zuständig.“*[310]

Besagte Berlin Brandenburg Flughafen Holding (BBF) war am 12. Dezember 1991 gegründet worden. Sie war es auch, die die LEG mit entsprechenden Bürgschaften zum Ankauf von Grundstücken ausstattete. Zumindest die Berliner Senatsverwaltung für Finanzen hatte hierzu

---

[304] Mathew D. Rose, Berlin. Hauptstadt von Filz und Korruption, München 1998, S. 246
[305] Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Drs. 12/5950, S. 19
[306] Germanus Pause, Einen solchen Geist des Aufbruchs wie hier habe ich noch nie erlebt. In: Welt am Sonntag v. 12. 6. 1994
[307] http://www.manager-magazin.de/unternehmen/karriere/a-236550.html (Stand: 9. 7. 2013)
[308] Landtag Brandenburg, 2. Wahlperiode, Drs. 2/3630, S. 44
[309] Zit. nach Mathew D. Rose, Berlin. Hauptstadt von Filz und Korruption, München 1998, S. 248
[310] Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Drs. 12/5950, S. 21

keine Bedenken.[311] Nach den Erkenntnissen des damaligen Berliner Untersuchungsausschusses wurden die Grundstücke des Baufelds Ost ohne relevante Vorgaben der Flughafengesellschaft angekauft:

> *„Nach Prüfung der vorliegenden Akten und der Vernehmung der Zeugen ist der Ausschuss zu der Überzeugung gelangt, dass den Grundstückskäufen keine verbindlichen bzw. vom Aufsichtsrat oder den Gesellschaftern beschlossenen Planungsvorgaben zugrunde lagen."*[312]

Laut einem Verkehrswertgutachten vom Juli 1991 bewegten sich die Werte der Teilflächen des Baufelds Ost zwischen 12 DM pro Quadratmeter bei landwirtschaftlicher Nutzung und 125 DM pro Quadratmeter bei Schaffung von Baurecht.[313] Dass jedoch bei den bewusst oder unbewusst durch LEG und Flughafengesellschaft dilettantisch ausgeführten Grundstücksankäufen auch diverse Glücksritter und Spekulanten ihre Chance witterten, lag auf der Hand. Eine Heerschar von Zwischenhändlern, „Vermittlern", Immobiliengesellschaften und sonstigen Investoren bemühte sich um den Ankauf an sich nicht sehr wertvoller Ackerflächen, die sie später der Flughafengesellschaft zu höheren Preisen wieder anboten – „die märkische Krume wurde auf einen Schlag gleichsam zu Gold", fasste Der Spiegel 1994 die Situation zusammen.[314] So war zum Beispiel mit dem Unternehmen Geranos eine Gesellschaft der Lufthansa und der Unternehmensgruppe Roland Ernst involviert. Interessant ist dabei der Umstand, dass der ehemalige Vorstandsvorsitzende der Lufthansa AG Heinz Ruhnau in den Aufsichtsgremien der Flughafengesellschaft saß. Zum Engagement der Lufthansa und der Rolle Ruhnaus heißt es bei Rose:

> *„Trotz seiner Beteuerungen, dass die Lufthansa kein Spekulationsunternehmen sei und nur Grundstücke für den Flughafen sichern wollte, wird innerhalb der Flughafengesellschaft festgestellt, dass auch Geranos gegen die Flughafengesellschaft Angebote für Grundstücke machte und damit die Preise in die Höhe trieb."*[315]

Weiterhin war eine mysteriöse Gruppe aus unterschiedlichen Gesellschaften mit Sitz in Liechtenstein an den Grundstückskäufen beteiligt, welche nach den Recherchen des Berliner Untersuchungsausschusses das „weitaus größte Areal in Flughafennähe kaufte".[316] Zum Teil handelte es sich um für die Flughafengesellschaft „existenzielle" Grundstücke, die auch Teile des Rollfeldes umfassten. „Welches Ziel die Liechtensteiner Gruppe mit diesem Kauf verfolgte, konnte durch den Ausschuss nicht mit letzter Sicherheit geklärt werden."[317] Ob es sich bei dieser Unternehmensgruppe tatsächlich um ausländische Investoren handelte, kann bezweifelt werden:

> *„Da die Vertreter aber aus der Bundesrepublik stammen und sehr gut über die Rechts- und Immobilienlage in Berlin und Brandenburg Bescheid zu wissen scheinen, ist nicht auszuschließen, dass Berliner Investoren an dieser Gruppe beteiligt sind oder waren."*[318]

---

[311] Ebd. S. 22
[312] Ebd. S. 17. Vgl. auch Landtag Brandenburg, 2. Wahlperiode, Drs. 2/3630, S. 158
[313] Landtag Brandenburg, 2. Wahlperiode, Drs. 2/3630, S. 42
[314] Der Spiegel (Monopoly im Sand) 31/1994
[315] Mathew D. Rose, Berlin. Hauptstadt von Filz und Korruption, München 1998, S. 252
[316] Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Drs. 12/5950, S. 26
[317] Ebd.
[318] Mathew D. Rose, Berlin. Hauptstadt von Filz und Korruption, München 1998, S. 250

Ganz deutlich der Berliner Bau-Szene zuzuordnen war ein weiterer Investor: Der ehemalige Moderator der SFB-Abendschau Gerd Ellinghaus[319], der mit verschiedenen – nicht immer erfolgreichen – Bauprojekten in Berlin tätig war und ebenfalls als Partner von Roland Ernst auftrat.[320] Ein interessantes Detail am Rande: Im Jahr 1992 engagierte Ellinghaus den einflussreichen SPD-Politiker Walter Momper als Generalbevollmächtigten seiner Immobiliengesellschaft. Der Focus vermutete später, Momper hätte als „Türöffner" bei der „Beschaffung lukrativer Bauaufträge"[321] fungieren sollen, später trennte man sich im Streit.[322] Die Aktivitäten der auf hohe Wiederveräußerungserlöse spekulierenden Investoren hatte zur Folge, dass die LEG ihrerseits Flächen nur zu überteuerten Preisen ankaufen konnte: „Die gezahlten Kaufpreise für die Grundstücke hatten nach den Erkenntnissen aus der Beweisaufnahme im wesentlichen ihre Grundlage im Spekulationsdruck", heißt es im Bericht des damaligen Untersuchungsausschusses.[323]

Auch bei weiteren Grundstücken, die für den damals angedachten Flughafenausbau benötigt wurden, hatten die Flughafengesellschaft und ihre Eigentümer mit durch Bodenspekulanten in die Höhe getriebenen Kaufpreisen zu tun. Eine Analyse der Besitzverhältnisse in einem „Kernbereich" von 950 Hektar, der die Flächen umfasst, die in jedem Fall für den Ausbau benötigt worden wären, hätte nach einem Bericht der Berliner Zeitung vom 11. Oktober 1996 ergeben, dass „mehr als die Hälfte der Alteigentümer nicht mehr die alleinige Verfügungsgewalt über die Grundstücke besitzen." Bei rund 60 Prozent der betroffenen Grundstücke hätten sich „andere Interessenten eingekauft, sei es über preisgünstige Erbpachtverträge, sei es durch direkten Flächenerwerb." Damit nicht genug:

> *„Nach Informationen der Berliner Zeitung schlugen dabei insbesondere jene Developer zu, die bereits mit Erfolg im Baufeld Ost tätig waren. So gehört ein Teil der Flächen einem gemeinsamen Tochterunternehmen von Roland Ernst und der Lufthansa, Ex-Abendschau-Redakteur Gerd Ellinghaus ist ebenfalls mit einigen Parzellen vertreten. Auch eine ominöse Immobiliengesellschaft aus Vaduz, die bereits beim Baufeld Ost eine Rolle spielte, hat ihre Claims abgesteckt."*[324]

Dass es mit derlei Fehlinvestitionen überhaupt soweit kommen konnte, mag seine Gründe in einem ähnlichen Bereich wie das aktuelle BER-Debakel haben: Die „strukturierte Verantwortungslosigkeit" der zuständigen Geschäftsführer, Aufseher und Regierungen. Ähnlich wie beim BER-Debakel – und ähnlich wie bei anderen Berliner Skandalen – schoben sich die Zuständigen gegenseitig die Verantwortung zu. So sahen sich die Aufsichtsräte durch die Geschäftsführung nicht richtig informiert, man hätte sich eben zu lange darauf verlassen, dass das, was vorgetragen wurde, auch der Realität entsprach. Dass die von der Geschäftsführung ausgestellte Vollmacht für die LEG nicht vom o. g. Aufsichtsratsbeschluss vom 25. November 1991 gedeckt war und dass im Aufsichtsrat darüber gesprochen worden sei – daran wollten sich später nicht mehr alle Beteiligten erinnern.[325] Der damalige Untersuchungsausschuss fasste seine Untersuchungsergebnisse wie folgt zusammen:

---

[319] Zu den heutigen Tätigkeitsschwerpunkten von Ellinghaus gehört nach eigenen Angaben auch die „Unterbringung von Kriegsflüchtlingen". Vgl. www.ellinghaus-one.de/taetigkeitsschwerpunkte/ (Stand: 14.04.2016)
[320] Berliner Zeitung (Ein Berliner Ex-Baulöwe fühlt sich geleimt) v. 8. 4. 1995
[321] Focus (Baulöwe zieht die Krallen ein) 34/1993
[322] Berliner Zeitung (Ein Berliner Ex-Baulöwe fühlt sich geleimt) v. 8. 4. 1995
[323] Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Drs. 12/5950, S. 28
[324] Berliner Zeitung (Freie Fahrt für Grundstücksspekulanten) v. 11. 10. 1996
[325] Vgl. Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Drs. 12/5950, S. 22f

> *„Der Aufsichtsrat der BBF ist seinen Überwachungspflichten gegenüber der Geschäftsführung in bezug auf die Grundstückskäufe unzureichend nachgekommen. Der Aufsichtsrat hat sich vielmehr auf die Erfahrung und Kenntnisse der Geschäftsführung verlassen. Diese hatte für die Grundstückskäufe in dem erfolgten Umfang jedoch keine Wirtschaftlichkeitsprüfung vorgenommen, sondern diese durch spekulative Erwartungen ersetzt. In bezug auf die Vertreter des Landes Berlin im Aufsichtsrat der BBF kommt der Rechnungshof von Berlin in seiner Prüfung der Betätigung Berlins bei der BBF zu dem Ergebnis: ‚Es ist nicht erkennbar, dass die vier Vertreter Berlins im Aufsichtsrat der BBF Einfluss auf Entscheidungen genommen haben, obwohl sie dazu im Interesse Berlins verpflichtet gewesen wären.' Es fehlte eine präzise Zuständigkeitsaufteilung zwischen den Senatsverwaltungen hinsichtlich der wirtschaftlichen und finanziellen Konsequenzen des Grunderwerbs. Der Untersuchungsausschuss teilt in der Substanz die Auffassungen des Rechnungshofes.“*[326]

Wie inkompetent sich manche Vertreter des Landes Berlin verhielten mag durch den Umstand verdeutlicht werden, dass der damalige Finanzsenator Elmar Pieroth (CDU) von den Grundstückskäufen erst irgendwann „auf dem Weg ins Büro in der Zeitung“ gelesen haben wollte.[327]

Der damals vom Landtag Brandenburg eingesetzte Untersuchungsausschuss benannte deutlich, dass der „Druck“ zum Grundstücksankauf vom Aufsichtsrat ausgegangen sei, dem die Geschäftsführung wiederum „völlig hilflos“ gegenüber gestanden habe. Zudem habe sich die Geschäftsführung ihrerseits zu sehr auf die Kompetenz der LEG verlassen.[328] Im Bericht des Untersuchungsausschusses des Landtags Brandenburg wurde zudem die dilettantische Herangehensweise an einen künftigen Ausbau bzw. die Neuerrichtung eines Flughafens gerügt:

> *„Alle Entscheidungsträger stimmten zwar darin überein, dass der Flughafen Schönefeld nicht mehr den bestehenden Anforderungen entsprach und im Hinblick auf die nach der Wende erwarteten Veränderungen dringend modernisiert und erweitert werden musste. Offen blieb indes die im wesentlichen politisch zu entscheidende Frage, ob Schönefeld als neuer Großflughafen oder ob ein neuer Großflughafen südlich von Berlin errichtet und Schönefeld bis zu dessen voraussichtlicher Inbetriebnahme im Jahre 2010 als Interimsterminal ausgebaut werden sollte. [...] Ein so bedeutendes Projekt wie der Ausbau eines hauptstädtischen Flughafens wurde über Jahre hinweg auf einem planungsrechtlich völlig unabgesicherten Fundament vorangetrieben, lediglich getragen von einer nach der Wiedervereinigung allgemein herrschenden Euphorie eines schier unbegrenzten und schnellen Wachstums.“*[329]

Die abschließende Feststellung des damaligen Berliner Untersuchungsausschusses zu Flughafengesellschaft, Aufsichtsrat und Senat ähnelt den Erkenntnissen aus dem BER-Untersuchungsausschuss:

---

[326] Ebd. S. 40
[327] Ebd. S. 24
[328] Landtag Brandenburg, 2. Wahlperiode, Drs. 2/3630, S. 158
[329] Ebd.

> *„Zudem stellte der Ausschuss in der Beweiserhebung, insbesondere bei der Zeugeneinvernahme, fest, dass sich niemand eigentlich verantwortlich fühlte. Obwohl federführend, sah sich die Verkehrsverwaltung nur eingeschränkt fachlich zuständig; in der Beteiligungsverwaltung (Senatsverwaltung für Finanzen) erfolgte nur eine formale Betrachtung des abzustimmenden Sachverhalts, weil man sich inhaltlich nicht kompetent fühlte. Diese Praxis der Verantwortungsverschiebung hat dazu geführt, dass eine Abstimmung über die Interessen des Landes Berlin zu keinem Zeitpunkt in nachvollziehbarer Weise erfolgte.“*[330]

In einer Prüfungsmitteilung des Rechnungshofs Berlin vom 12. September 1994 heißt es bzgl. der Grundstücksgeschäfte:

> *„Im Rahmen des Grunderwerbs am Flughafen Schönefeld ist nicht nachvollziehbar, wieso für diese schwierigen Grundstücksgeschäfte die erst im Oktober 1991 gegründete LEG beauftragt und dies nachträglich vom Aufsichtsrat der BBF gebilligt wurde. Die Geschäftsführung hat es vor Abschluss des Treuhandvertrages mit der LEG unterlassen, die nach § 10 Abs. 4b der Gesellschafterverträge von FBS und BBF notwendige Zustimmung zumindestens (sic!) des Aufsichtsrates der FBS für jedes Grundstücksgeschäft einzuholen.“*[331]

Um die mit den Grundstückskäufen angerichteten Verluste wieder auszugleichen, überlegten die Verantwortlichen zunächst, die Grundstücke einfach zu einem höheren Preis wieder zu verkaufen.[332] Das Unterfangen erwies sich allerdings als wenig erfolgreich: Anfang 2003 meldeten verschiedene Zeitungen, dass der öffentlichen Hand durch die Grundstücks-Fehlkäufe ein Schaden von 230 Millionen Euro beschert worden sei. Im Jahr 2003 hätte das Baufeld Ost die Flughafengesellschaft mit 281 Millionen Euro Kreditschulden belastet, sein Buchwert wäre allerdings auf rund 48 Millionen Euro abgewertet worden.[333]

Das Baufeld Ost floss danach in die Entscheidung ein, den neuen Flughafen am Standort Schönefeld zu errichten – zumindest ist es explizit im Konsensbeschluss erwähnt. In dessen Anlage heißt es:

> *„Das gesamte Baufeld-Ost ist in die Entwicklung des Flughafens Schönefeld so einzubeziehen, dass die Wertsteigerung der Grundstücke genutzt wird. Hierzu wird das Land Berlin das erforderliche Bau- und Planungsrecht schaffen.“*[334]

Während der Arbeit der Piratenfraktion im Untersuchungsausschuss BER tauchte immer wieder die Frage auf, ob und wenn ja welche Auswirkungen die Grundstücksankäufe und das Baufeld Ost für die später erst ergangene Entscheidung für den BBI/BER-Standort Schönefeld hatten. Die Aussagen der hierzu befragten Zeugen waren zum Teil gegensätzlich. So sagte der damalige Leiter des „Referats Großinvestitionen“ der Berliner Senatskanzlei und heutige Justizstaatssekretär Alexander Straßmeir in seiner Vernehmung am 11. Januar 2013,

---

330 Abgeordnetenhaus von Berlin, 12. Wahlperiode, Drs. 12/5950, S. 25
331 Rechnungshof Berlin, Prüfungsmitteilung über die Betätigung Berlins bei der Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF) v. 12.09.1994, S. 5, RHvB 1 o. P.
332 Der Spiegel (Monopoly im Sand) 31/1994
333 Vgl. Berliner Morgenpost (Großflughafen: Baufeld Ost nur noch 48 Mio. wert) v. 6. 1. 2003 u. Berliner Zeitung (Millionenverluste durch Flughafen-Spekulationen) v. 6. 1. 2003
334 Abgeordnetenhaus von Berlin, 13. Wahlperiode, Drs. 13/624

dass aus seiner Sicht kein Zusammenhang zwischen der Standortentscheidung für Schönefeld und den Grundstücksankäufen bestanden habe. Das Baufeld Ost befände sich in einer Lage, die ohnehin ungeeignet für den Ausbau bzw. Bau des Flughafens sei. Der Zeuge Gerd Kronmüller, der von Januar/Februar 1996 bis 2001 als Referatsleiter in der Senatskanzlei für „Großinvestitionen" tätig war, bestätigte ebenfalls, dass das Baufeld Ost „kein wirklich entscheidender Baustein" bei der Standortentscheidung war.[335] Der ehemalige Aufsichtsratsvorsitzende Hans-Olaf Henkel, der von 1994 bis 1996 im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft saß und am 1. Februar 2013 als Zeuge vor dem Untersuchungsausschuss vernommen wurde, berichtete, dass die Investitionen in das Baufeld Ost bei ihm auf völliges Unverständnis trafen:

> *„Etwas was ich nie verstanden habe und auch nicht während meiner knapp zwei Jahre aufarbeiten konnte, war, warum dieser Aufsichtsrat z.B. den Kauf eines 500 Millionen Mark schweren Baufeldes Ost genehmigt hatte. Sobald ich da hin kam, habe ich festgestellt, dass man dieses Riesengrundstück für einen etwaigen neuen Flughafen gar nicht braucht, und das war einer der Hauptgründe für die dann doch nachhaltige Verschuldung dieses Unternehmens."*[336]

Auf die Nachfrage des Ausschussvorsitzenden Martin Delius, ob die Fehlinvestition in das Baufeld Ost der damaligen Flughafengesellschaft „prägend" für die Standortentscheidung war, antwortete Henkel:

> *„Nein, überhaupt nicht. Sie war einfach ein Klotz am Bein, und die Tatsache, dass man es für Schönefeld nicht brauchte, zeigt ja, dass das eigentlich kein Präjudizit für Schönefeld gewesen sein kann. Ich hatte komischerweise — Da war jemand im Aufsichtsrat, ich glaube, es kann Herr Ruhnau gewesen sein, aber ich weiß nicht mehr, ob das so war. Ich weiß nicht genau, wer dem Vorgänger oder den Vorgängern von Herberg dieses Baufeld Ost zum Kauf empfohlen hat. Es ist mir nie gelungen, das herauszukriegen. Ich weiß nur, dass Herr Ruhnau interessanterweise einer von denen war, die damals genannt wurden als jemand, der gesagt: Ja, das könnte man kaufen, da könnte man vielleicht - - Ich weiß nicht warunm. Herr Ruhnau war auch einer von denen, die sagten, wir sollen nach Sperenberg. Trotzdem. Also, ich habe das nie begriffen und bin, ehrlich gesagt, der Sache nie nachgegangen."*[337]

Der im Zeitraum der Entscheidungsfindung tätige Berater der Flughafengesellschaft Herbert Märtin sagte in der selben Sitzung des Untersuchungsausschusses, das Baufeld Ost sei zwar kein prägender Gegenstand bei der Standortentscheidung gewesen, jedoch habe man diese Fläche durchaus bei der Entscheidung berücksichtigt:

> *„[…] aber es war sehr angebracht, eine sehr ernsthafte Diskussion darüber zu führen, ob man das Problem mit lösen kann. Das waren ja Investitionen in erheblichen Größenordnungen. Die waren ja bereits getätigt, bevor überhaupt Planung begann. Das war ja schon zu einer Zeit, als kurz nach der Wende einige Infrastrukturprojekte sehr schnell und sehr heftig entwickelt werden sollten. Natürlich war das ein – und ich würde auch sagen, richtigerweise – Faktor, den zu berücksichtigen man gut tat, ihn mit in der Matrix der Entscheidungsargumente zu haben. Der spielte aber z.B. keine*

[335] Zeuge Gerd Kronmüller, Wortprotokoll der Vernehmung am 15.02.2013, S. 11
[336] Zeuge Hans-Olaf Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung am 01.02.2013, S. 4
[337] Ebd. S. 14

> *Rolle beim Raumordnungsverfahren. Aber als dann die Verfeinerung der Standortentscheidung kam, war das ein Argument, ja.“*[338]

Auch der frühere Senator Klaus Böger gab an, dass Überlegungen zum Baufeld Ost in die Entscheidung für den Standort Schönefeld eingeflossen seien. Es wären Überlegungen angestellt worden, wonach bei einem schrittweisen Ausbau des Flughafens das Baufeld Ost für weitere Projekte hätte verwendet werden können. Auf die Frage des Vorsitzenden Delius, ob die Fehlinvestitionen in das Baufeld Ost prägend für die Standortentscheidung gewesen seien, sagte Böger in seiner Vernehmung:

> *„Ja, das war sie auch. Das zeigen auch die formellen Vermerke, der Konsensbeschluss ansonsten. Da steht hinten drin, dass man sich dann bemühen sollte, die Investitionen für Baufeld-Ost, die Fehlinvestition sozusagen, zu heilen. Wenn man dort einen modularen Ausbau hat, kann man dieses Baufeld-Ost dann weiter verwenden für andere Fragen. Das hat sicherlich auch eine Rolle gespielt bei dieser Entscheidung für Schönefeld. Das ergibt auch der Vermerk.“*[339]

Der ehemalige Regierende Bürgermeister Eberhard Diepgen hingegen sagte aus, das Baufeld Ost hätte die Standortentscheidung nicht prägend beeinflusst. Es wäre auch eine sachlich falsche Entscheidung gewesen, den Flughafen ausschließlich zur Nutzung der Fehlinvestition Baufeld Ost am Standort Schönefeld zu errichten. Am 1. Februar 2013 sagte Diepgen hierzu vor dem Untersuchungsausschuss:

> *„Ich glaube für die Standortentscheidung war es nicht bedeutsam, jedenfalls für mich in den Abwägungen. Das würde ja bedeuten, dass man Schönefeld deswegen nimmt, weil man den Versuch unternimmt, dann die Fehlinvestitionen und das, was da mit der Entwicklungsgesellschaft passiert ist, dass man den Schaden dort minimiert und deswegen gezwungen ist, die Standortentscheidung in die Richtung zu machen. Das wäre eine sachlich falsche Entscheidung, die aber auch juristisch meiner Ansicht nach – ich bin jetzt vorsichtig in der Formulierung – nicht haltbar wäre, wenn es überprüft wird.“*[340]

Allerdings hatte laut der Aussage von Diepgen das Baufeld Ost wiederum eine Rolle beim Privatisierungsverfahren nach der Standortentscheidung gespielt. Man wollte das Baufeld Ost „optimal“ in das Privatisierungsverfahren einbeziehen, um „Chancen zu geben, dass der Schaden, der damals durch die Flughafengesellschaft in Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg geschehen ist, zu minimieren.“[341]

---

[338] Zeuge Herbert Märtin, Wortprotokoll der Vernehmung am 11.01.2013, S. 53
[339] Zeuge Klaus Böger, Wortprotokoll der Vernehmung am 11.01.2013, S. 74
[340] Zeuge Eberhard Diepgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 01.02.2013, S. 59
[341] Ebd. S. 59

2. Die gescheiterte Privatisierung von Flughafengesellschaft und Flughafenbau

Der zweite große Skandal um die Flughafengesellschaft und den noch nicht begonnenen Flughafenbau ereignete sich um die Jahrtausendwende und beschäftigte seinerseits wieder jeweils einen Untersuchungsausschuss in Berlin und Brandenburg. Die Berichte dieser beiden Untersuchungsausschüsse wurden durch den aktuellen Untersuchungsausschuss als Beweismittel angefordert, so dass ihre Ergebnisse in die Untersuchung einfließen konnten.[342]

Das Ziel der Privatisierung der Flughafengesellschaft ist ebenso im Konsensbeschluss von 1996 festgehalten wie die Errichtung des neuen Flughafens „unter Beteiligung privater Investoren".[343] Dieses Vorhaben war allerdings schon seit Beginn diversen Unwägbarkeiten unterworfen. Auch gab es schon frühzeitig kritische Stimmen, die dem geplanten Privatisierungsvorhaben ein Scheitern prophezeiten. Der Berliner Untersuchungsausschuss fasste die Schwierigkeiten, die sich für das Privatisierungsprojekt ergaben, wie folgt zusammen: Als „primäres Privatisierungsziel" sei die Errichtung des Flughafens ohne öffentliche Investitionen ausgerufen worden. Allerdings hätten sich die Fehlinvestitionen um das Baufeld Ost, die eine Schuldenbelastung der Flughafengesellschaft von rund 600 Millionen DM zur Folge gehabt hätten, sowie weitere finanzielle Probleme des Unternehmens negativ auf das Vorhaben ausgewirkt.[344] Eine ähnliche Einschätzung zur damaligen finanziellen Situation der Flughafengesellschaft vertrat Michael Breitkopf in seiner für die damalige PDS-Fraktion im Abgeordnetenhaus angefertigten Studie zum Berliner Flughafensystem: Die „fragmentierte Flughafenlandschaft" in Berlin sei nie wirtschaftlich zu betreiben gewesen. Unwirtschaftliche Unternehmensentscheidungen wie Übertragungen nach dem Abzug der Alliierten und Fehlentscheidungen wie die Wiedereröffnung von Tempelhof in den 1980er Jahren sowie die Fehlinvestitionen um das Baufeld Ost hätten dazu geführt, dass die Flughafengesellschaft zum Zeitpunkt der Erstellung der Studie (1998) trotz öffentlicher Subventionen hohe finanzielle Altlasten mit sich herumtrage.[345] Neben der Flughafengesellschaft befänden sich auch Berlin und Brandenburg in einer schwierigen finanziellen Lage. Die Privatisierung des Flughafensystems, die als „Befreiungsschlag" gedacht sei, sei jedoch marktwirtschaftlich „undurchführbar", da erhebliche staatliche Subventionen für die Entschuldung der Flughafengesellschaft, Infrastrukturmaßnahmen und Risikoübernahmen notwendig seien. Ohne diese sei keine Rendite zu erwarten.[346] Zudem zeige der Marktvergleich zwischen Berlin und anderen bundesdeutschen Flughäfen, dass

> *„für Berlin als Standort eines weiteren internationalen Großflughafens kein Platz mehr ist, dass dies von Beginn an Phantasie war und der Markt lediglich die Rolle eines regionalen Zubringerflughafens für die Flughäfen Frankfurt und München, bzw. eines Urlaubsflugverkehrshafens hergibt."*[347]

---

[342] Abgeordnetenhaus von Berlin, 14. Wahlperiode, Drs. 14/1515 u. Landtag Brandenburg, 3. Wahlperiode, Drs. 3/5952
[343] Abgeordnetenhaus von Berlin, 13. Wahlperiode, Drucksache 13/624, S. 3
[344] Abgeordnetenhaus von Berlin. 14. Wahlperiode, Drucksache 14/1515, S. 99
[345] Michael Breitkopf, Das Berliner Flughafensystem. Die Berlin-Brandenburgische Flughafenholding – Projekt Großflughafen Berlin-Brandenburg International. Studie erstellt im Auftrag der PDS-Fraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin, 7. 7. 1998, S. 8f
[346] Ebd. S. 9
[347] Ebd.

Ein neuer Großflughafen lasse sich ohnehin nicht privat finanzieren, da, wie auch der Blick auf andere Flughäfen zeige, Investitionen dieser Größenordnung „mit den üblichen Betriebsergebnissen von Flughäfen" nicht wieder hereinzuholen seien.[348]

> *„Angesichts der Investitionsvolumen im Flughafenbereich und den doch eher marginalen Erträgen ist schwer darstellbar, wie sich eine Privatisierung für Investoren rechnen soll [...], selbst wenn man die Errichtung der Zuwegungen der öffentlichen Hand zuweist."*[349]

Breitkopfs Fazit von 1998 nahm die spätere Entwicklung voraus:

> *„Eine Privatisierung des vorhandenen Flughafensystems rechnet sich nicht und ist politisch wegen deren (sic!) Stadtlage auch nicht gewollt. Die private Errichtung eines konzentrierten neuen Standortes kann sich wegen der damit verbundenen Investitionskosten im Vergleich zu anderen Standorten nicht rechnen und war damit – unabhängig von den spekulativen Aufkommenserwartungen – von vorneherein dubios."*[350]

Auch der langjährige Flughafenkritiker Frank Welskop verweist darauf, dass das Scheitern der Privatisierung letztendlich auf die finanzielle Situation der Flughafengesellschaft zurückgeht und zieht gleichzeitig den Schluss, dass der BER – so er denn irgendwann in Betrieb gegangen sein sollte – ein defizitäres Unterfangen bleiben werde:

> *„An dieser Stelle wird noch deutlicher, warum die Privatisierung eines defizitären Unternehmens wie die de facto wertlose BBF nicht funktionieren konnte, da der Zweck der Privatisierung darin besteht, die Gewinne zu privatisieren und die Verluste zu vergesellschaften. Daher forderte HOCHTIEF eine Renditegarantie von 15 % und eine satte Flughafengebühr, um das abzufedern [...]. HOCHTIEF ging davon aus, dass ohne Flughafengebühr nur mit Verlusten zu rechnen ist. Wenn schon heute klar ist, dass der BBI keine Gewinne erzielt, dann kann auch zweifelsfrei geschlussfolgert werden warum er nicht privatisierbar ist, die Banken bei der Finanzierung keine Beteiligung an dem Risikoflughafen eingehen wollten und die Länder Berlin und Brandenburg auf dieser Verlustmaschine sitzen bleiben werden."*[351]

Im Herbst 1996 wurde die Projekt-und Planungsgesellschaft mbH (PPS) als Tochterfirma der Berlin Brandenburg Flughafen Holding gegründet. Sie sollte sowohl für die Privatisierung als auch für das zum Bau des Flughafens erforderliche Planfeststellungsverfahren zuständig sein.[352] Als Berater der Flughafengesellschaft war schon vor der Gründung der PPS Herbert Märtin, ehemaliger Abteilungsleiter in der Berliner Senatsverwaltung für Wissenschaft, mit seiner Wirtschafts- und Ingenieurberatungsgesellschaft mbH (WIB) beauftragt – unabhängig von Märtins Beraterfunktion bei der Herbeiführung des Konsensbeschlusses. Ab 1995 erhielt die WIB „erste Aufträge zur Projektierung und Planung des Flughafens". Auch in den

---

[348] Ebd. S. 55
[349] Ebd. S. 104
[350] Ebd. S. 106
[351] Frank Welskop, BBI – ein neuer Berliner Bankenskandal?, Berlin 2009, S. 60
[352] Landtag Brandenburg, 3. Wahlperiode, Drucksache 3/5952, S. 36

folgenden Jahren ergingen Aufträge an die WIB.[353] Zu einem dieser Aufträge heißt es im Abschlussbericht des Berliner Untersuchungsausschusses von 2001:

> *„Nach dem Ergebnis der Untersuchung beauftragte die WIB im Juli 1995 die Firma LANAG als Unterauftragsnehmer mit der Umweltverträglichkeitsprüfung in Sperenberg. Bei einer Überprüfung der die WIB beauftragenden PPS stellte sich heraus, dass die Firma LANAG selbst keine Geschäftstätigkeit ausübte, der von der WIB vergebene Auftrag wurde vielmehr von den Mitarbeitern der Firma L.E.G.U.A.N. GmbH abgewickelt. Bei der Firma LANAG handelte es sich demnach um eine so genannte 'Briefkastenfirma'. [...] Geschäftsführendes Mitglied der L.E.G.U.A.N. war auch Rolf Peschel, Sohn des damaligen Mitglieds des Aufsichtsrats der BBF und Senatorin für Justiz, der Zeugin Dr. Peschel-Gutzeit.“*[354]

Märtin war überdies Ende der 1990er Jahre als Berater für das Unternehmen RWE Aqua tätig, also in dem Zeitraum, in dem die damals noch vollständig landeseigenen Berliner Wasserbetriebe „teilprivatisiert“ wurden.[355]

Einer der Aufträge, die die WIB von der Flughafengesellschaft im Zusammenhang mit dem beabsichtigen Privatisierungsverfahren erhielt, war die „Erstellung des BBI-Projektanforderungskataloges und die Layoutoptimierung sowie die Bewertung Flora & Fauna“.[356] Die Flughafen Frankfurt Main AG (FAG), die Teil des von Hochtief geführten Bieterkonsortiums war, überließ der WIB zur „Unterstützung“ für diese Aufgaben mehrere ihrer Mitarbeiter.[357] Im Oktober beschloss die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft, die WIB mit der Vorbereitung des Planfeststellungsantrags für den geplanten Flughafenbau zu beauftragen. FAG und WIB vereinbarten, dass die Unterstützung der FAG für die WIB weiter erfolgen sollte – obwohl der FAG bekannt gewesen sein musste, dass sie damit als interessierter Investor gegen die Vergaberegeln verstieß. Letztlich wurde der WIB im Dezember 1996 von der Flughafengesellschaft das Vertrauen „wegen Unregelmäßigkeiten“ entzogen.[358] Im selben Monat leitete die PPS ein Vergabeverfahren für technische Beratung ein, in dessen Verlauf auch die WIB ihr Interesse an dem Auftrag bekundete. Dabei übersandte sie auch die Lebensläufe der mittlerweile für sie tätigen FAG-Mitarbeiter und erklärte, dass „kein Vergabehindernis entsprechend der bekannten Unvereinbarkeitsregelung bestünde.“[359] Die PPS hatte Interessenten zuvor ein „Informationsmemorandum“ zukommen lassen, welches eine „Unvereinbarkeitsregelung zwischen BBI-Planungs- und BBF-Privatisierungsinteressenten“ enthielt.[360] Märtin war nach den Erkenntnissen der Untersuchungsausschüsse von Berlin und Brandenburg auch als Berater für das Konsortium

---

[353] Abgeordnetenhaus von Berlin, 14. Wahlperiode, Drucksache 14/1515, S. 97
[354] Ebd. S. 98
[355] In diesem Zeitraum war Hochtief noch eine Tochtergesellschaft von RWE. 1999 kaufte ein Konsortium aus RWE und Vivendi (heute Veolia) 49,9 Prozent der Wasserbetriebe. Seitdem stiegen die Wasserpreise um ca. 30 Prozent, was laut Kritikern seine Ursache in einer vertraglich festgehaltenen Renditegarantie hat. In den Jahren 2012 und 2013 kaufte das Land nacheinander die Anteile von RWE und Veolia zurück. Zur Geschichte der Teilprivatisierung der Berliner Wasserbetriebe und deren Folgen vgl. bspw. Mathias Behnis, Kein Grund zum Feiern. In: junge Welt v. 29. 10. 2009; Mathias Behnis, Wasser-Rekommunalisierung geht nur mit Demokratisierung. In: Neues Deutschland v. 13. 10. 2012; Benedict Ugarte Chacón, Komplexe Konzernstruktur. In: junge Welt v. 13.10.2015
[356] Landtag Brandenburg, 3. Wahlperiode, Drucksache 3/5952, S. 36
[357] Ebd.
[358] Ebd. S. 41
[359] Ebd.
[360] Ebd.

um Hochtief tätig. So hätte das Konsortium im Oktober 1998 mit einer Gesellschaft namens Handel Management Consult (HMC) einen Beratervertrag geschlossen. Die HMC wiederum „gehörte faktisch WIB-Geschäftsführer Märtin“.[361] Das Hochtief-Konsortium leitete Zahlungen an die laut Zeugen als „Scheinfirma“ zu bezeichnende HMC, wobei die Hälfte der eingegangenen Zahlungen an Märtin geflossen sein sollen.[362] Im Juni 1999 erging eine Strafanzeige gegen Märtin. Daraufhin wurden in mehreren Bundesländern Räumlichkeiten der FAG und der Hochtief durchsucht. „Die Staatsanwaltschaft ermittelte in Verbindung mit dem BBI-Projekt gegen WIB-Geschäftsführer Märtin u. a. wegen Betrugsverdachtes entsprechend § 263 StGB.“[363] Märtins Anwalt hingegen warf dem mit Hochtief im Bieterverfahren konkurrierenden Immobilienunternehmen IVG vor, sich ebenfalls um Kontakte zu Märtin bemüht zu haben und ihm bzw. der WIB angeboten zu haben, sie in das Konsortium um die IVG einzubinden.[364] Zudem verwahrte sich Märtin gegen den Verdacht, dass über die bei der WIB wirkenden Mitarbeiter der FAG Informationen an das Hochtief-Konsortium geflossen seien.[365] Bei seiner Vernehmung vor dem aktuellen BER-Untersuchungsausschuss gab Märtin an, das Verfahren gegen ihn sei wegen erwiesener Unschuld eingestellt worden.[366]

Das Oberlandesgericht Brandenburg, an welches sich das Konsortium um die IVG wegen angeblicher Benachteiligung im Vergabeverfahren gewandt hatte, stellte am 3. August 1999 mehrere Verstöße gegen das Vergaberecht fest, darunter jenen, dass bei der Berliner Finanzsenatorin Annette Fugmann-Heesing (SPD), die sowohl im Aufsichtsrat der Bankgesellschaft Berlin als auch im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft saß, eine Doppelmandatierung gegeben sei. Die Bankgesellschaft Berlin gehörte selbst zum Hochtief-Konsortium. Fugmann-Heesing war somit auf beiden Seiten tätig: Im Aufsichtsrat des Mitbieters Bankgesellschaft Berlin und im Aufsichtsrat der Auftraggeberin Flughafengesellschaft.[367] Im Februar 2000 versuchte die PPS, das Hochtief-Konsortium wegen „vergaberechtlichen Zweifeln an der gebotenen Zuverlässigkeit“[368] vom weiteren Vergabeverfahren auszuschließen. Das Oberlandesgericht Brandenburg erklärte den Ausschluss allerdings für unwirksam und empfahl im Jahr 2000 den Zusammenschluss der bislang konkurrierenden Konsortien um Hochtief und IVG.[369]

Mitte 2002 hieß es, IVG und Hochtief hätten eine Absichtserklärung zum Kauf der Flughafengesellschaft abgegeben. Zum Bau des neuen Flughafens wollte das Konsortium EU-Fördergelder einsetzen.[370] Im Februar 2003 war das Privatisierungsverfahren endgültig gescheitert. Berlin, Brandenburg und der Bund hatten die Verhandlungen mit dem Konsortium beendet. Der damalige Brandenburgische Ministerpräsident Manfred Stolpe erklärte, IVG und Hochtief hätten die Risiken, die mit dem Flughafenbau verbunden gewesen

---

[361] Ebd. S. 50
[362] Abgeordnetenhaus von Berlin, 14. Wahlperiode, Drucksache 14/1515, S. 97
[363] Landtag Brandenburg, 3. Wahlperiode, Drucksache 3/5952, S. 55
[364] Der Spiegel (Fragwürdige Kontakte) 35/1999
[365] Der Spiegel (Spionage für den Sieger?) 32/1999
[366] Zeuge Herbert Märtin, Wortprotokoll der Vernehmung am 11.01.2013, S. 46. Vgl. auch Landtag Brandenburg, 3. Wahlperiode, Drucksache 3/5952, S. 58
[367] Ebd. S. 55. Zu Fugmann-Heesings politischem Wirken vgl. bspw. Benedict Ugarte Chacón, Kandidatin mit Vergangenheit. In: Berliner MieterEcho 348/Juli 2011
[368] Landtag Brandenburg, 3. Wahlperiode, Drucksache 3/5952, S. 57
[369] Ebd. S. 58
[370] Der Tagesspiegel (Die unendliche Geschichte nähert sich ihrem Ende) v. 26. 8. 2002

wären, bei der öffentlichen Hand belassen wollen.[371] Die Anteilseigner der Flughafengesellschaft entschlossen sich sodann, den Bau des neuen Flughafens in eigener Regie vorzunehmen.

[371] Der Tagesspiegel (Privatisierung des neuen Berliner Flughafens gescheitert) v. 8. 2. 2003

IX. Frühe Warnungen

1. Der Construction Manager Drees & Sommer

Das Unternehmen Drees & Sommer war im Zuge des Projekts BER von der Flughafengesellschaft von 2007 bis Anfang 2009 als so genannter Construction Manager beauftragt worden. Die Beauftragung sollte in mehreren Stufen erfolgen, wobei nach den unten dokumentierten Warnungen des Jahres 2008 die nächste Vertragsstufe nicht abgerufen wurde, so dass die Beauftragung von Drees & Sommer erlosch. Zu den Gründen, die dazu geführt haben, die Beauftragung nicht fortzusetzen, konnten die befragten Zeugen keine konkreteren Angaben machen. Gisbert Kollenda, der auf Seiten von Drees & Sommer am Projekt beteiligt war, sagte bei seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss am 30. Januar 2015 zu den Aufgaben von Drees & Sommer, diese hätten in der Steuerung der Planungen, in der Durchführung und Steuerung von Vergabeverfahren, der Koordination der Objektüberwachung und zum Teil bei der Steuerung der ausführenden Unternehmen gelegen.[372] Der ehemalige Technische Geschäftsführer Thomas Weyer sagte zur Aufgabenstellung von Drees & Sommer sowie den Gründen für deren Beauftragung am 10. Oktober 2014 vor dem Untersuchungsausschuss:

> *„Ja, Finanzierung wieder. [...] Wir haben damals in den Verhandlungen mit den Banken vereinbart: Okay, das Risiko wird jetzt größer, weil naturgemäß ein Generalübernehmer nicht mehr da ist, und wir teilen das Ganze in sieben einzelne Gewerke auf. Das ist damals auch mit den Banken so abgestimmt worden, weil die Banken bei dem Thema Risiko natürlich immer mit am Tisch gesessen haben, weil das am Ende der Tage denen auch auf die Füße gefallen wäre. Um das ein Stück zu kompensieren, hatten wir damals gesagt: Okay, diese sieben Schnittstellen, die da entstehen, sind zusätzliche Schnittstellen, die die Finanzierungsseite verteuern würden. Von daher gehen wir jetzt hin und machen eine Ausschreibung für einen Construction Manager, der im Wesentlichen dieses Thema Terminal zu betreuen und dafür zu sorgen hat, dass diese sieben Schnittstellen vom Risiko her eingrenzbar werden. Banken haben nur die Anforderung gestellt: Es muss ein renommiertes Unternehmen sein."*[373]

Zur Leistung von Drees & Sommer sagte Weyer, dass die Aussagen des Construction Managers „immer sehr klar, sehr pointiert" gewesen seien. „Von daher war ich sehr dankbar dafür, dass die entsprechend deutlich waren, und man ist dann mit dem Thema auch entsprechend umgegangen."[374] Der Flughafenplaner Hans-Joachim Paap von gmp sagte bei seiner Vernehmung am 14. März 2014 aus, dass die Projektsteuerung durch den Construction Manager ergänzt werden sollte. Drees & Sommer sei hierbei „mit erweiterten Bauherrenfunktionen ausgestattet" gewesen und hätte auch „direkt auf die Bauleitung" einwirken können.[375] Zunächst habe Drees & Sommer eine Analyse des Projekts BER vorgenommen:

> *„Drees & Sommer kam dann zu dem Schluss, dass der Terminal in diesem Zeitplan, der ja vorgegeben war mit einer Eröffnung bis zum 30. Oktober 2011, mindestens eine*

[372] Zeuge Gisbert Kollenda, Wortprotokoll der Vernehmung am 30.01.2015, S. 69
[373] Zeuge Thomas Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10. Oktober 2014, S. 30
[374] Ebd. S. 30f
[375] Zeuge Hans-Joachim Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.03.2014, S. 6

> *Milliarde Euro kosten würde. [...] Drees & Sommer kam zu dem Entschluss, entweder eine Milliarde ausgeben oder sehr viel mehr Zeit nehmen und noch viel kleinteiliger ausschreiben. Drees & Sommer sagte Ende 2008 voraus, dass der Eröffnungstermin im Oktober 2011 zwingend verschoben werden muss. Nach ihrer Vorausschau war selbst der damals noch gar nicht erkannte neue Eröffnungstermin Juni 2012 nicht zu halten. Die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft ließ das Gutachten durch uns überprüfen, wir stimmten mit den Prämissen von Drees & Sommer überein. Ende 2008 hatte der Bauherr alle Informationen über Termine und Kosten in der Hand, die sich auch alle bewahrheitet haben und mit denen man, wenn man gewollt hätte, das Projekt realistisch hätte steuern können. Auffällig ist, dass die Flughafengesellschaft Drees & Sommer anschließend nicht weiterbeschäftigt hat. [...] Es begann ein juristischer Streit, der mit einem Vergleich endete. Teil dieses Vergleichs war, dass der geschasste Construction Manager über interne Analyseergebnisse Stillschweigen bewahren musste und das auch bis heute tut.“*[376]

Im Lauf des Jahres 2014 wurden der Piratenfraktion anonym einige Dokumente von Drees & Sommer zugespielt, die im Zusammenhang mit dem Projekt BER erstellt wurden. Es handelt sich hierbei um Projektstatusberichte von Dezember 2008 und Januar 2009, ein Protokoll einer Besprechung von Drees & Sommer mit der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft am 10. November 2008, die zur Vorbereitung der nächsten Aufsichtsratssitzung stattfand, und eine Zusammenfassung von Analyseergebnissen, die der Geschäftsführung am18. November 2008 zuging.[377] Der Untersuchungsausschuss hatte die besagten Dokumente ebenfalls als Beweismittel angefordert. Die folgenden Zitate stammen allerdings aus den Dokumenten, die der Piratenfraktion vorliegen und die diese auch auf ihrer Plattform BERwatch veröffentlichte.[378] Zusammenfassend kann nach der Auswertung allein dieser einzelnen Dokumente gesagt werden, dass innerhalb der Flughafengesellschaft bereits 2009 klar gewesen sein muss, dass die Inbetriebnahme des BER nicht wie ursprünglich geplant im Oktober 2011 erfolgen konnte. Dieser Termin wurde erst im Sommer 2010 auf den dann wiederum nicht eingehaltenen 3. Juni 2012 verschoben. Drees & Sommer warnten davor schon 2008 und empfahlen in einem Szenario sogar eine Inbetriebnahme erst im April 2013. Dies deckt sich mit den Aussagen, die der Planer Hans-Joachim Paap vor dem Untersuchungsausschuss tätigte.

Das Dokument mit dem Titel „Ergebnisprotokoll Flughafen BBI-Terminal. Besprechung Geschäftsleitung am 10.11.2008. Vergabestrategie” trägt das Logo von Drees & Sommer und ist als „vertraulich” gekennzeichnet. Laut Protokoll nahmen an der Besprechung neben Rainer Schwarz, Manfred Körtgen, Olaf Nozon und weiteren Kräften der Flughafengesellschaft auch ein Teilnehmer von CBP und drei von Drees & Sommer teil. Als Verfasser des Protokolls ist Gisbert Kolenda von Drees & Sommer angegeben. Die Besprechung fand zur Vorbereitung der Aufsichtsratssitzung am 12. Dezember 2012 statt. Unter Punkt vier hält das Protokoll zur „Projektstrategie” fest, dass Drees & Sommer in der Sitzung die damals „bestehenden Projektrisiken” vorgestellt habe.[379] Darunter fielen u. a. „erhebliche Kostenüberschreitungen bei den Ausschreibungen Gebäudehülle und Gebäudetechnik”, das „Risiko weiterer

---

[376] Ebd. S. 6f
[377] Vgl. auch Benedict Ugarte Chacón, Geschäftsführung ging am BER 2008 volles Risiko. In: Neues Deutschland v. 11.06.2014
[378] https://ber.piratenfraktion-berlin.de/
[379] Drees & Sommer, Ergebnisprotokoll Flughafen BBI-Terminal. Besprechung Geschäftsleitung am 10.11.2008. Vergabestrategie, S. 2

Kostensteigerungen bei den im Ausschreibungsstadium befindlichen Vergabepaketen TGA 2 [Technische Gesamtausrüstung, d. V.] sowie Ausbau 1 + Ausbau 2". Zudem ergebe sich eine „fehlende Planungstiefe durch baubegleitende Planung sowie in die Planung zu integrierende Nutzungsänderungen" und es fehlten „ausführungsreife und in sich abgeschlossene Planpakete zum Zeitpunkt der Auftragserteilung". Als letzter Punkt in der Aufzählung der Projektrisiken ist folgendes festgehalten: „hohes Risiko bei der Zielerreichung des Fertigstellungstermins Oktober 2011".[380] Dieses Ziel könne „nur noch mit Beschleunigungs- und terminsichernden Maßnahmen, bei zeitlich stark eingeschränktem Probebetrieb erreicht werden."[381] Als Alternativen zur damals bestehenden Projektstrategie wurden von Drees & Sommer laut Protokoll drei mögliche Alternativen genannt, die sich in der Hauptsache auf den Prozess der Ausschreibungen beziehen. Die erste Variante belässt den Inbetriebnahmetermin im Oktober 2011, die zweite beinhaltet eine Verschiebung um sechs Monate auf April 2012. Nach der dritten Variante hätte eine neue europaweite Ausschreibung mit kleinteiliger Paketierung stattfinden sollen. Eröffnet werden könne der Flughafen dann aber erst im Oktober 2012 oder im April 2013. Die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft konnte sich für die von Drees & Sommer vorgeschlagenen Alternativen allerdings nicht erwärmen. So heißt es am Ende des Protokolls unter der Überschrift „Festlegungen", dass von der Flughafengesellschaft bzgl. der kommenden Aufsichtsratssitzung bestimmt worden sei, dass „die Variante 1 Eröffnung Oktober 2011 unter zur Kenntnisnahme der damit verbundenen Termin- und Kostenrisiken verfolgt wird."[382] Dies bedeutet: Der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft, namentlich Rainer Schwarz und Manfred Körtgen, war spätestens seit November 2008 klar, dass es handfeste Argumente dafür gab, die Inbetriebnahme des Flughafens auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben.

Bezüglich der von der Flughafengesellschaft geforderten Nutzungsänderungen kann dem Fazit des der Piratenfraktion ebenfalls vorliegenden Statusberichts Nr. 12/2008 vom 31. Dezember 2008 folgendes entnommen werden:

> *„Die bisher angeordneten Nutzungsänderungen stellen einen massiven Eingriff in den Projektablauf dar. Trotz getroffener GF-Entscheidung [Geschäftsführung, d.V.], keine Planungsänderungen mehr zuzulassen, liegen weiterhin Nutzungsänderungen aus dem Bereich Aviation vor. Die bereits vorliegenden Störungen im Planungsablauf mit paralleler Vorplanung (zur Vorbereitung der Nachtragsbauanträge) und Ausführungsplanung (als Grundlage für die laufenden Rohbauarbeiten und beginnenden Arbeitsvorbereitungen Stahlbau, Fassaden und TGA I) werden damit zusätzlich verschärft werden. Ein geordneter aufbauender Planungsprozess Architektur-Tragwerk-Brandschutz-Technik-Ausbau, inkl. der behördlichen Genehmigungsprozesse, ist dadurch nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich."*[383]

Neben dieser gravierenden Feststellung ist eine rote Ampel abgebildet. Laut Erläuterung im Statusbericht steht eine rote Ampel für ein „sehr kritisches" Risiko.[384] Im Fazit werden weitere Verzögerungen und Terminrisiken geschildert. Am Ende heißt es:

---

380 Ebd. S. 2
381 Ebd. S. 3
382 Ebd. S. 4
383 Drees & Sommer, Projektstatusbericht Nr. 12/2008 v. 31.12.2008, S. 3
384 Ebd. S. 12

> *„Für das Gesamtprojekt besteht daher ein erhebliches Risiko. Die Fertigstellung mit Eröffnung im Oktober 2011 ist somit stark gefährdet und wird nur mit terminsichernden Maßnahmen erreichbar sein. Sämtliche Ausschreibungen befinden sich auf dem kritischen Weg.”*[385]

Im Statusbericht werden ebenso wie im später erstellten Gutachten von Ernst & Young unter anderem der so genannte Ebenenshift und die doppelstöckigen Fluggastbrücken als Nutzungsänderungen gegenüber der Entwurfsplanung aus dem Jahr 2007 genannt. Und ähnlich wie im Ernst & Young-Gutachten heißt es zu den dadurch ausgelösten (Um)planungsprozessen: „Die Integration der Nutzungs- und Funktionsänderungen in die Ausführungsplanung muss parallel zur erforderlichen Vorplanung der geänderten Bereiche erfolgen.”[386] Auch neben dieser Darstellung ist eine rote Ampel abgebildet. Im Fall des Rohbaus des Fluggastterminals hätten die Nutzungs- und Funktionsänderungen dazu geführt, dass 57 Prozent der Planfelder „überarbeitet und von der Ausführungsplanung in die Vorplanung zurückgeführt werden” müssten. Demnach sei der Planungsablauf „erheblich gestört” und entspreche keinem geregelten Ablauf mehr. Auch seien dadurch die bestehenden Baugenehmigungen nicht mehr gültig und die Bauausführung müsse daher in Abstimmung mit dem Bauordnungsamt (BOA) und Teilbaufreigaben sichergestellt werden.[387] In einer Tabelle zur Risikoeinschätzung für das gesamte Projekt heißt es zu den fehlenden Baugenehmigungen, dass es ein „kritischer Themenbereich” sei, vom Bauordnungsamt Teilbaufreigaben „trotz ungültiger Baugenehmigung” zu erhalten. Sollten diese Freigaben nicht erfolgen, hätte dies den Stopp der Rohbauarbeiten sowie „Kostenrisiken für Baustopps/Terminsicherung/Folgegewerke” zur Folge. Als Maßnahme ist festgehalten: „’Pflege’ BOA, damit Teilbaufreigaben trotz ungültiger Gesamtbaugenehmigung erteilt werden.”[388] Gisbert Kollenda präzisierte die damalige Einschätzung von Drees & Sommer bei seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss. So sei der Bauablauf „massiv gestört“ gewesen:

> *„Der Rohbau war, wenn ich mich recht erinnere, fünf oder sechs Monate hinter dem Solltermin teilweise bereits zurück. Teile der Ausschreibungen wurden ja noch mal weiter aufgeschlüsselt, weil in bestimmten Gewerken, in relativ groß gefassten Gewerken, im Bereich der technischen Gebäudeausrüstung keine oder unwirtschaftliche Ergebnisse nur kamen. [...] Das führte halt alles dazu, es wurden Dinge wiederholt, und wenn ich dann dazu gleichzeitig noch mit Störungen von außen komme – von außen, sprich: mit Nutzungsänderungen, egal, wer die einbringt –, dann ist das nicht optimal.“*[389]

Zu dem o. g. Projektstatusbericht 12/2008 habe es seitens der Flughafengesellschaft keine Reaktion gegeben: „Wir haben weder von Herrn Schwarz noch Herrn Körtgen, noch von Herrn Korkhaus zu dem Bericht ein Feedback bekommen“, so Kollenda vor dem Untersuchungsausschuss.[390] Konfrontiert mit den frühen Warnungen ihres Construction Managers ließen sich die beiden ehemaligen Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Rainer Schwarz und Manfred Körtgen vor dem Untersuchungsausschuss nur zu sehr dürftigen

---

[385] Ebd. S. 3
[386] Ebd. S. 4
[387] Ebd. S. 5
[388] Ebd. S. 11
[389] Zeuge Gisbert Kollenda, Wortprotokoll der Vernehmung am 30.01.2015, S. 79
[390] Ebd.

Aussagen hinreißen. Nachdem der Ausschussvorsitzende Martin Delius ihm einige Zitate aus dem Projektstatusbericht von Drees & Sommer vom 31. Dezember 2008 vorgehalten hatte, gab Schwarz an, dass ihm dieser Bericht nicht bekannt sei. Zudem offenbarte er eine echte oder gespielte Ahnungslosigkeit über die Funktion des Construction Managements:

> *„Nein! Mir ist jetzt, ehrlich gesagt, auch gar nicht klar, in welcher Funktion das Drees & Sommer überhaupt gesagt haben.“*[391]

Nachdem Delius ihn über die Beauftragung von Drees & Sommer aufgeklärt hatte, konnte Schwarz sich doch wieder schemenhaft an den Vorgang erinnern:

> *„Also ich kann mich daran erinnern, dass Herr Weyer, nachdem die Ausschreibung des Generalplaners gescheitert war, der Meinung war, der Flughafen müsste sich mit dem Thema Construction Manager zusätzlich bewaffnen, und da ist, glaube ich, auch ein Auftrag an Drees & Sommer gegeben worden. Als Herr Körtgen dann übernommen hat, hat er Drees & Sommer aber meiner Erinnerung nach nicht mehr – Also er hat den Auftrag einfach auslaufen lassen, er hat die nicht mehr weiter beauftragt. Insofern kann ich mich jetzt nicht dran erinnern, was das für eine Relevanz für das Projekt hat, wenn da irgend so ein Projektbüro mal irgendwas schreibt. [...] Was Dezember 2008, also vor sechs Jahren, da Drees & Sommer geschrieben hat – kann ich mich nicht dran erinnern. Kann sein, dass Herr Körtgen das mal erzählt hat, kann auch nicht sein, ich weiß es nicht.“*[392]

Auf die Frage des Ausschussvorsitzenden, ob es häufiger vorkam, dass die Flughafengesellschaft Partner beauftragte, die, wie Schwarz sagte, keine Funktion gehabt hätten, erwiderte Schwarz:

> *„Also, Herr Delius, ich fände es eigentlich ganz gut, wenn Sie mal zuhören würden, was ich Ihnen sage.“*[393]

Auch der ehemalige Technische Geschäftsführer Manfred Körtgen konnte zum Vorgang um Drees & Sommer wenig Erhellendes beitragen. Warum das Unternehmen beauftragt worden sei, müsse bei Herrn Weyer erfragt werden, sagte Körtgen bei seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss am 17. Oktober 2014.[394] Der Sinn einer Beauftragung habe sich ihm nicht erschlossen, da mit dem Construction Management „praktisch eine zweite Projektsteuerung“ geschaffen worden sei.[395] Kollenda wiederum konnte diese ihm bei seiner Vernehmung vorgehaltene Aussage Körtgens nicht nachvollziehen. Körtgen

> *„sollte gewusst haben, was wir tun, da er das Leistungsbild von uns ja als technischer Leiter, bevor er Geschäftsführer wurde, gekannt haben sollte – für eine Beauftragung jetzt eines Construction Managers. Wir haben Sitzungen mit ihm gehabt, wo wir ihm die Problematik und Themen dann für Vergaben erläutert haben [...].“*[396]

---

[391] Zeuge Rainer Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 05.12.2014, S. 23
[392] Ebd. S. 23f
[393] Ebd. S. 24
[394] Zeuge Manfred Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 17.10.2014, S. 31
[395] Ebd.
[396] Zeuge Gisbert Kollenda, Wortprotokoll der Vernehmung am 30.01.2015, S. 81

Wie innerhalb der Flughafengesellschaft mit dem Bericht von Drees & Sommer vom 31. Dezember 2008 verfahren wurde, konnte Körtgen dem Untersuchungsausschuss nicht darlegen. Er beließ es bei allgemeinen Hinweisen, wie mit Berichten generell verfahren worden sei. Der Aussage von Schwarz, der die Funktion von Drees & Sommer beim Projekt BER als eher unbedeutend darzustellen versuchte, widerspricht die Aussage des Bauüberwachers der pg bbi Knut Nell vor dem Untersuchungsausschuss am 13. Juni 2014. Nell sagte zur Zusammenarbeit der pg bbi mit dem Construction Manager aus, dass es zwischen beiden „natürlich auch schon einen geregelten Austausch über die Projektabwicklung, Projektprognosen, Projekttrend, auch zu diesem Thema Kosten“ gegeben habe.[397] Wenn ein solcher Austausch stattfand, kann nicht davon gesprochen werden, dass Drees & Sommer keine wichtige Rolle im Projekt BER eingenommen habe.

Das Vertragsverhältnis zur ersten Stufe des Construction Managements endete im Februar 2009. Nach Aussage von Kollenda habe Drees & Sommer erst einen Tag vor Auslaufen des Vertrags erfahren, dass keine weitere Beauftragung der nächsten Stufen stattfinden würde. Dies sei am 27. Februar 2009 gewesen.[398] Nach der Beendigung der Beauftragung wandte sich Drees & Sommer schriftlich an den Regierenden Bürgermeister und Aufsichtsratsvorsitzenden Klaus Wowereit, um die Sicht des Unternehmens zum Ende der Beauftragung darzulegen. So ist in den Vorbereitungsunterlagen Wowereits für die Sitzung des Aufsichtsrats am 17. September 2009, die dem Untersuchungsausschuss vorlagen, ein Vermerk des Referenten Bodo Mende vom 10. September 2009 enthalten, der sich mit der Beendigung der Tätigkeit von Drees & Sommer befasst. Darin heißt es:

> *„In der Referentenrunde hat die Geschäftsführung darauf verwiesen, dass der Construction Management Vertrag mit Drees & Sommer beendet sei. Es gäbe jedoch noch zu klärende Punkte. Drees & Sommer hatte sich an den Regierenden Bürgermeister gewandt und sich über die Vorgehensweise der Geschäftsführung massiv beschwert.“*[399]

In dem oben erwähnten Schreiben, welches Drees & Sommer am 27. Juli 2009 – also einige Monate nach Beendigung der Tätigkeit im Projekt BER – an Wowereit sandte, ist deutliche Kritik an der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft festgehalten. Nachdem sich „die Situation für uns im Projekt [...] deutlich zugespitzt“ habe, sehe man „als einzigen Ausweg“ sich persönlich an Wowereit zu wenden.[400] Die Flughafengesellschaft habe Zahlungseinbehalte vorgenommen, die aus angeblichen Mängeln der Arbeit von Drees & Sommer resultierten. Nach Auffassung von Drees & Sommer seien diese „Sachverhalte“ jedoch bereits abgearbeitet – „Auf unsere Schreiben gibt es seit 4 Monaten keinerlei Reaktion. Die Einbehalte bleiben ohne Kommentar bestehen.“[401] Laut dem Schreiben soll es sich um Einbehalte in einer Höhe von 478.000 Euro gehandelt haben. Weiterhin schildert Drees & Sommer, dass Forderungen aus Nachträgen „aus zusätzlichen und geänderten Leistungen“ in einer Höhe von 953.000 Euro im Raum stünden. Zusammen mit weiteren Forderungen belaufe sich die Gesamtsumme der Forderungen auf 3.195.000 Euro.[402] Die Nachträge seien seitens der Flughafengesellschaft „ziemlich lapidar abgelehnt“ worden. Eine Verhandlung

---

[397] Zeuge Knut Nell, Wortprotokoll 13.06.2014, S. 32
[398] Zeuge Gisbert Kollenda, Wortprotokoll der Vernehmung am 30.01.2015, S. 75
[399] Skzl III BF. 22. Sitzung des Projektausschusses BBI am 11. September 2009, SKZL 651, Bl. 109
[400] Schreiben Drees & Sommer an Klaus Wowereit v. 27.07.2009, SKZL 651, Bl. 111
[401] Ebd.
[402] Ebd.

habe hierzu nicht stattgefunden, „Gesprächsanfragen bleiben über Wochen, bis heute, unbeantwortet".[403] Zur Vertragskonstruktion zwischen Flughafengesellschaft und Drees & Sommer heißt es in dem Schreiben:

> *„Der Hauptkonfliktpunkt in der Zusammenarbeit zwischen FBS und D&S entstand durch die Art des Vertrages. Es wurde ein Construction Management beauftragt. Dies ist ein Auftrag, bei dem der Auftragnehmer sehr große Risiken übernimmt, was jedoch auch die Möglichkeit zur Gestaltung des Projektes bedingt. Dieses Modell ist dann erfolgreich, wenn der Auftragnehmer tatsächlich die Chance hierfür erhält. Dies war bei dem Projekt BBI nahezu unmöglich, da zum Vergabezeitpunkt an D&S alle wesentlichen Eckpunkte des Projektes wie Vergabestrategien, Termine und Kosten festgelegt waren. Unsere Leistungen konnten daher nicht greifen, werden jedoch dringend benötigt."*[404]

Zu der Historie des Vertragsverhältnisses zwischen Flughafengesellschaft und Drees & Sommer merken letztere an:

> *„Vor der Beauftragung von Drees & Sommer war das Büro Cronauer (CBP) mit den Leistungen für Projektmanagement beauftragt. Projektmanagementleistungen für das Teilprojekt Terminal wurden in Form des oben beschriebenen Construction Managements neu ausgeschrieben. Es gibt deutliche Anzeichen, dass in dem Ausschreibungsverfahren wesentliche Informationen zum Projektstand nicht transparent gemacht wurden. Bauherrenseitige Leistungsdefizite, die bis zum Vergabezeitpunkt bereits bestanden, werden uns nachträglich als Fehlleistungen ausgelegt. Im Januar 2009 wechselte Herr Schwarz als Hauptprojektleiter des Flughafenprojektes von Cronauer (CBP) zu FBS und übernahm dort, als Bereichsleiter Planung und Bau, die technische Federführung als Nachfolger von Herrn Körtgen. Dies beinhaltete sowohl die Gesamtleitung des Projektes, als auch Verhandlungen zur Weiterbeauftragung von Drees & Sommer. [...] Einen Tag vor Ablauf des Vertrages für die Stufe I (Ende Februar), 8 Wochen nach Amtsantritt von Herrn Schwarz, erhielten wir ein Schreiben von FBS, dass die Leistungen nicht weiter beauftragt werden sollen. [...] Das Büro Cronauer hat nach der nicht erfolgten Weiterbeauftragung von D&S in wesentlichen Teilen wieder Leistungen übernommen. Soweit uns bekannt, erfolgte hierfür keine ordnungsgemäße Ausschreibung. Wie dies vergaberechtlich zu sehen ist, möchten wir nicht kommentieren."*[405]

Den von Drees & Sommer beschriebenen Wechsel von Thomas Schwarz von CBP zur Flughafengesellschaft bezeichnete der ehemalige Technische Geschäftsführer Thomas Weyer vor dem Untersuchungsausschuss dergestalt, dass dies „kein sehr intelligenter Schachzug" gewesen sei:

> *„Wenn ein Dienstleister als Projektsteuerer, der wöchentlich in den Sitzungen mit den anderen Projektbeteiligten zusammensitzt und wo die Atmosphäre aufgrund des unterschiedlichen Rollenspiels nicht unbedingt optimal und ideal ist, dann auf einmal in so eine Funktion reinkommt, das ist extrem schwierig, das ist nicht gut [...]".*[406]

---

[403] Schreiben Drees & Sommer an Klaus Wowereit v. 27.07.2009, SKZL 651, Bl. 111
[404] Ebd. Bl. 112
[405] Ebd. Bl. 113
[406] Zeuge Thomas Weyer, Wortprotokoll der Vernehmung am 10. Oktober 2014, S. 57

Man sehe sich, so heißt es in der Zusammenfassung des Schreibens von Drees & Sommer, nun gezwungen, den Klageweg zu beschreiten.[407] Der Brief wurde innerhalb der Senatskanzlei behandelt. Auch hierzu existiert ein Vermerk des Referenten Bodo Mende, der folgendes empfiehlt:

> *„Es wird vorgeschlagen, dass der Regierende Bürgermeister Drees & Sommer nicht zu einem persönlichen Gespräch empfängt, sondern stattdessen schriftlich antwortet und dabei insbesondere auf die Zuständigkeit der Geschäftsführung zur Regelung dieser Angelegenheit verweist."*[408]

Laut dem o. g. Vermerk vom 10. September 2009 hatte sich die Senatskanzlei nach Erhalt des Schreibens an den externen Beobachter Peter Oettel gewandt und ihn um eine Stellungnahme zu den von Drees & Sommer vorgebrachten Vorwürfen ersucht. Oettel teilte laut Vermerk

> *„fernmündlich mit, dass er den Vorgang sehr gut kenne und die Geschäftsführung in dieser Frage vollends unterstütze. Er habe sich schon seit längerem gewundert, warum sich die Geschäftsführung noch nicht von Drees & Sommer getrennt habe."*[409]

Zu den Leistungen von Drees & Sommer heißt es in einer Stellungnahme von Oettel vom 26. Oktober 2009, beispielsweise, dass sich der „unmittelbar mit D&S zusammenarbeitende Bereich Einkauf der FBS" bei Oettel und anderen Stellen mehrfach über „die massiv und permanent aufgetretenen Mängel bei der Leistungserfüllung in Vergabeverfahren für das Terminal durch D&S" beklagt habe.[410] So seien u. a. eine „vergaberechtliche Sachkompetenz und Qualitätsmanagement" nicht vorhanden gewesen und es habe „offensichtlich personelle und terminliche Engpässe beim Umsetzen der ambitionierten – eher unrealistischen – Vergabeterminplanung" gegeben.[411] Zusammenfassend heißt es in der Stellungnahme Oettels:

> *„Der Schriftverkehr [...] und auch die Erfahrungen des Unterzeichners beim Prüfen von Vergabeunterlagen hinterlassen den Eindruck, dass D&S mit den Aufgaben des Construction-Managements für den Flughafen BBI personell qualitativ und quantitativ überfordert war (u. a. Schreiben FBS an D&S vom 28.08.2008). Da mit einer weiteren Beauftragung nicht mehr zu rechnen war, versucht D&S zum bzw. nach Vertragsende mit sehr hohen finanziellen (Nach-)forderungen, seine Position für etwaige Verhandlungen zu verbessern."*[412]

Im Protokoll der Sitzung des Projektausschusses des Aufsichtsrates am 11. September 2009 ist festgehalten, dass der damalige Technische Geschäftsführer Körtgen bzgl. der Beendigung des Vertragsverhältnisses mit Drees & Sommer berichtet habe, dass „aktuell außergerichtliche Verhandlungen zum Ausgleich noch behaupteter offener Ansprüche geführt" würden.[413] Drees & Sommer und die Flughafengesellschaft stritten sich dennoch vor dem Landgericht Berlin. Dabei erhob Drees & Sommer zunächst Ansprüche in einer Höhe von rund 2,5

---

[407] Schreiben Drees & Sommer an Klaus Wowereit v. 27.07.2009, SKZL 651, Bl. 114
[408] Skzl III BF, Baumaßnahme Flughafen Berlin Brandenburg International Leistungen von Drees & Sommer, SKZL 651, Bl. 116
[409] Skzl III BF. 22. Sitzung des Projektausschusses BBI am 11. September 2009, SKZL 651, Bl. 109
[410] ARGE Transparenz BBI/Peter Oettel, Stellungnahme v. 26.10.2009, SKZL 200, Bl. 254
[411] Ebd.
[412] Ebd. Bl. 256
[413] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die Sitzung des Projektausschusses BBI des Aufsichtsrats am 11. September 2009, FBB 273 o. P.

Millionen Euro gegenüber der Flughafengesellschaft, um sich Leistungen des Construction Managements vergüten zu lassen.[414] Die Rechtsanwälte der Flughafengesellschaft beantragten, die Klage zurückzuweisen, da die Leistungen von Drees & Sommer „unvollständig und größtenteils sehr mangelhaft erbracht“ worden seien.[415] Drees & Sommer teilten diese Auffassung naturgemäß nicht und stellten in einem weiteren Schriftsatz klar:

> *„Die Beklagte hingegen baut gerade zum ersten und einzigen Mal einen neuen Flughafen und sie ist dabei in viele mediale, juristische und finanzielle Fettnäpfchen getreten, ist eingebunden in starke politische Zwänge, personell überfordert und agiert vielfach in einer Weise, die man fast als laienhaft bezeichnen könnte. Die Klägerin hat der Beklagten in der ersten Projektphase viele unangenehme Wahrheiten offenbart und hier geht es der Klägerin scheinbar nicht anders als dem Überbringer schlechter Nachrichten in der Antike, sie wird zwar nicht geköpft, aber bestraft – einmal durch die Nichtbeauftragung mit der zweiten Stufe und dann mit der Nichtzahlung der vereinbarten Vergütung nebst Einbehalt der Bürgschaft.“*[416]

Beide Parteien einigten sich schließlich auf einen Vergleich, wonach die Flughafengesellschaft 695.000 Euro nebst 4 Prozent Zinsen seit Rechtsanhängigkeit an Drees & Sommer zu zahlen hatte.[417] Weiterhin verpflichteten sich beide Parteien,

> *„auch nach Abschluss dieses Vergleiches Informationen über Betriebsdetails und Einzelheiten zur Projektabwicklung vertraulich zu behandeln. Soweit dies nicht durch die berechtigte Wahrnehmung eigener Interessen erforderlich ist, werden die Parteien davon absehen, sich negativ über die Auftragsabwicklung der jeweils anderen Partei zu äußern.“*[418]

Es bleibt somit festzuhalten, dass innerhalb der Flughafengesellschaft bereits im Jahr 2008 deutliche Hinweise darauf existierten, dass der Projektablauf gestört war und eine Verschiebung der Inbetriebnahme notwendig erschien. Nach den Aussagen der ehemaligen Geschäftsführer Schwarz und Körtgen zu urteilen reagierte die Geschäftsführung als ganzes nicht adäquat auf die Warnungen bzw. Empfehlungen des Construction Managers und hielten im Wissen um die damit verbundenen Risiken an ihrer ursprünglichen Terminplanung fest. Wenn die ehemaligen Geschäftsführer Schwarz und Körtgen vor dem Untersuchungsausschuss angaben, sich angeblich weder an die Beauftragung eines Construction Managements noch an die kritischen Darstellungen von Drees & Sommer konkret erinnern zu können, so ist dies weder nachvollziehbar noch glaubwürdig.

---

[414] Hecker Werner Himmelreich Rechtsanwälte, Klage der ARGE Drees & Sommer v. 18.09.2009, LG Berlin 1, Bl. 1
[415] Kapellmann und Partner Rechtsanwälte, Klageerwiderung v. 23.12.2009, LG Berlin 1, Bl. 32
[416] Hecker Werner Himmerlreich Rechtsanwaälte, Schriftsatz v. 19.02.2010, LG Berlin 1, Bl. 72
[417] Landgericht Berlin, Beschluss v. 24.08.2010, Geschäftsnummer 20 O 489/09, LG Berlin 1, Bl. 214
[418] Ebd. Bl. 215

X. Störungen des Projektablaufs

1. Das Gutachten von Ernst & Young von April 2012

Zu den Beweismitteln, die der Untersuchungsausschuss anforderte, gehörte auch ein Gutachten mit dem Titel „Sachverhaltsdarstellung zu Störungen des Projektablaufes und deren Auswirkungen" vom April 2012. Dieses hatte die pg bbi durch die Beratungsfirma Ernst & Young erstellen lassen, zumindest ist der Name der pg bbi auf dem Deckblatt des Gutachtens genannt. Laut einem Bericht der Berliner Morgenpost wurde das Gutachten bereits Ende 2011 von gmp in Auftrag gegeben.[419] Bei den unten zitierten Passagen aus dem Gutachten handelt es sich nicht um solche aus dem Beweismittel des Untersuchungsausschusses, sondern um Zitate aus einer Version des Gutachtens, die die Friedrichshagener Bürgerinitiative im November 2013 auf ihrer Internetseite veröffentlichte.[420] Die Bürgerinitiative setzt sich seit langem kritisch mit dem Bau des BER auseinander. Ihrem Mitglied Katrin Arendt war es nach „monatelangen Bemühungen in Form von Anträgen und Anfragen" gelungen, das Gutachten zu erhalten und schließlich zu veröffentlichen. Bereits im Juni 2012 hatte sie hierzu die entsprechende Akteneinsicht beantragt. Nach mehreren Anläufen habe das Bundesverkehrsministerium die Akteneinsicht gewährt.[421]

Die Bürgerinitiative war allerdings nicht die einzige, die einige Schwierigkeiten hatte, an das Gutachten zu gelangen. Auch die Bemühungen des Untersuchungsausschusses erstreckten sich über einen längeren Zeitraum. Dies hatte seinen Grund darin, dass gmp, bei der die Unterlage vom Ausschuss als Beweismittel angefordert war, über mehrere Monate nicht in der Lage war, das Dokument so wie angefordert zu übermitteln. Aus diesem Grund sah sich der Ausschuss gezwungen, einen Gerichtsbeschluss zu dessen Beschlagnahme zu erwirken. Dies ist zumindest in der Geschichte der Untersuchungsausschüsse des Berliner Abgeordnetenhauses ein äußerst seltener Vorgang, was zeigt, dass eine solche Maßnahme von den Abgeordneten keinesfalls leichtfertig beschlossen wird. Der Gerichtsbeschluss wurde am 25. Oktober 2013 dergestalt umgesetzt, dass Mitglieder des Untersuchungsausschusses gemeinsam mit polizeilichen Einsatzkräften zeitgleich bei den Büros von gmp in Berlin und Hamburg sowie bei einer Privatwohnung eines Gesellschafters von gmp aufliefen. Das Gutachten konnte schließlich sichergestellt werden. gmp habe den Ausschuss nach der Anforderung der Unterlagen „mehrfach über deren Zustand und Verbleib" getäuscht, hieß es in einer Pressemitteilung des Untersuchungsausschusses.[422] Dass man den Ausschuss habe täuschen wollen, wies gmp zurück. Man habe schließlich bereits im Februar 2013 eine Version des Gutachtens an den Ausschuss übergeben. Die Vorwürfe, es sei versucht worden, den Ausschuss zu täuschen, und Inhalte der Unterlagen seien nachträglich geändert worden, seien „unhaltbar". Allerdings gab gmp in seiner Pressemitteilung zur Hausdurchsuchung freimütig zu, sehr wohl Änderungen am verlangten Dokument vorgenommen zu haben:

> *„Die dem Ausschuss übergebene Version enthielt aus Gründen von Geschäftsgeheimnissen lediglich Schwärzungen der Beträge von gezahlten und nicht*

[419] Berliner Morgenpost (Immer neue Pläne behinderten Bau des Hauptstadtflughafens) v. 01.11.2013
[420] http://www.fbi-berlin.org/archives/7660 (Stand: 06.11.2014)
[421] Berliner Morgenpost (Immer neue Pläne behinderten Bau des Hauptstadtflughafens) v. 01.11.2013
[422] Abgeordnetenhaus von Berlin, Pressemitteilung vom 25.10.2013

> *gezahlten Honoraren; der Textteil war vollständig lesbar. Das wurde dem Ausschuss auch offen mitgeteilt."*[423]

Weiterhin teilte gmp mit, der Ausschussvorsitzende hätte ja „zum Telefon greifen" können, anstatt einen Durchsuchungsbeschluss zu erwirken. Letzteres sei unverhältnismäßig „und scheint allein politisch motiviert."[424] Diese Aussagen offenbaren, dass gmp bzw. die vom Unternehmen eingesetzten Rechts- und Medienberater keine hinreichende Erfahrung mit der Funktionsweise parlamentarischer Untersuchungsausschüsse hatten. Denn erstens ist es allein Sache des Untersuchungsausschusses zu entscheiden, ob ein angefordertes Beweismittel vollständig vorliegt oder nicht. Es ist in keinem Fall Sache der herausgebenden Stelle, dem Ausschuss die Entscheidung darüber abnehmen zu wollen. Schwärzungen, die gmp nach eigener Aussage vorgenommen hat, sind vor diesem Hintergrund eindeutig als Manipulationsversuch zu werten. Zweitens: Es hätte gmp zudem klar sein müssen, dass ein parlamentarisches Gremium, noch dazu ein Untersuchungsausschuss, gewissen Formalitäten unterliegt, die, wohl anders als in der Lebenswirklichkeit von gmp, nicht mit einem Griff zum Telefonhörer umgangen werden können. Bei einer entsprechend sorgfältig erfolgten rechtlichen Beratung hätte diese Kenntnis bei gmp vorausgesetzt werden müssen. Gleiches gilt für den Vorwurf an den Ausschussvorsitzenden, dieser hätte aus einer politischen Motivation heraus einen unverhältnismäßigen Durchsuchungsbeschluss erwirkt. Für solcherlei Maßnahmen ist der Untersuchungsausschuss als ganzes verantwortlich, der in seiner Gesamtheit die entsprechenden Beschlüsse zu treffen hat. Ein einzelner Abgeordneter – selbst wenn er Ausschussvorsitzender ist – wäre formell gar nicht in der Lage, einen Durchsuchungsbeschluss zu erwirken. Die von gmp und ihren Medienberatern öffentlich vorgetragenen Anschuldigungen sind somit schlichtweg abwegig. Weiterhin hätte das zuständige Gericht sicherlich keinen entsprechenden Beschluss gefasst, wenn die Sachlage so unbegründet gewesen wäre, wie gmp sie im Nachhinein versucht darzustellen. Dass der Durchsuchungsbeschluss rechtmäßig erfolgt war, stellte das Kammergericht Berlin nach einer Beschwerde von gmp in seinem Beschluss vom 6. Oktober 2014 klar.[425]

Das von der Ernst & Young Real Estate GmbH erstellte Gutachten nennt auf der Titelseite als Auftraggeberin die Planungsgemeinschaft Flughafen Berlin-Brandenburg International (pg bbi) und ist datiert auf den 27. April 2012 – also einen Zeitpunkt, an dem offiziell noch mit einer Inbetriebnahme des Flughafens am 3. Juni 2012 gerechnet wurde. Titel des Gutachtens ist „Sachverhaltsdarstellung zu Störungen des Projektablaufes und deren Auswirkungen". Auf jeder Seite findet sich der Hinweis, dass der Text von den Verfassern als „vertraulich" eingestuft wurde. Erstellt wurde es unter Zuhilfenahme von durch die pg bbi zur Verfügung gestellter Projektunterlagen.[426]

Unter der Kapitelüberschrift „Der gestörte Projektablauf (IST)" befasst sich der Text mit insgesamt sechs Störungen, darunter u. a. die doppelstöckigen Fluggastbrücken, der so genannte Ebenenshift und die Umsetzung der EU-Verordnung 297/2010, nach welcher Flüssigkeiten, Aerosole und Gele zwar an Bord von Flugzeugen mitgeführt werden dürfen,

---

[423] Architekten von Gerkan, Marg und Partner, Presseerklärung vom 26.10.2013
[424] Ebd.
[425] Kammergericht Berlin Geschäftsnr. 1 AR 1/14 (WSt)
[426] Ernst & Young Real Estate GmbH, Sachverhaltsdarstellung zu Störungen des Projektablaufes und deren Auswirkungen, Berlin , den 27. April 2012, S. 4

vorher jedoch entsprechend kontrolliert werden müssen.[427] Hierzu sind so genannte Flüssigkeitsscanner notwendig, mit denen die Sicherheitskontrollen der Flughäfen ausgestattet werden müssen. Zu den Grundlagen des Gutachtens heißt es zu Beginn, dass der Leistungsumfang der pg bbi, die von der Flughafengesellschaft mit Generalplanerleistungen beauftragt wurde, im Verlauf des Projekts „um eine Reihe von Zusatzbeauftragungen erweitert" worden sei.[428]

> *„Daraus folgend haben sowohl Art und Umfang der Leistungen der pg bbi sowie die Dimensionen der zu beplanenden Gebäude erheblich gegenüber der ursprünglichen Entwurfsplanung zugenommen. Die Projektabwicklung stand seit Herbst 2007 unter dem Einfluss von zahlreichen – zum Teil massiven Störungen – insbesondere aus dem Verantwortungsbereich der FBS."*[429]

Die Gutachter merken an, dass die Strukturen und Prozesse der Flughafengesellschaft eigentlich nur auf die ursprünglichen Bedingungen des BER-Projekts ausgerichtet waren, nämlich die „Vergabe von Ausführungsplanung und Bauausführung an einen Schlüsselfertig-Generalunternehmer".[430] Die Veränderung der Vergabestrategie sowie die „angeordneten vielfachen Änderungen" seien allerdings in solch einem großen Umfang erfolgt, auf den „die Strukturen und Ablaufprozesse" der Flughafengesellschaft „nicht hinreichend angepasst wurden".[431] Auch aus diesem Grund habe die Flughafengesellschaft als Bauherrin im Januar 2010 festgelegt, „keine wesentlichen Planungsänderungen mehr anzuordnen. Allerdings wurde dieser Beschluss – wie die Vielzahl der danach folgenden Änderungsanordnungen zeigt – nicht umgesetzt."[432] Erschwerend sei hinzugekommen, dass sich die durch die Planungsänderungen hervorgerufenen Risiken durch das Festhalten der Flughafengesellschaft am ursprünglichen Inbetriebnahmetermin potenziert hätten. Pufferzeiträume und der erforderliche Probebetrieb hätten so in der Terminplanung reduziert werden müssen.[433] Mit anderen Worten: Laut Gutachten war die Flughafengesellschaft strukturell gar nicht darauf ausgerichtet, ein Großprojekt wie den Bau eines neuen Flughafens zu stemmen. Weiterhin haben Geschäftsführung und Aufsichtsrat dadurch, dass sie trotz zahlreicher von ihnen angeordneter Planungsänderungen die Inbetriebnahme nicht um einen angemessenen Zeitraum verschieben wollten, zu einer Anhäufung von Risiken beigetragen, die schließlich zum heute wahrnehmbaren Debakel geführt haben. Diese Schlussfolgerung deckt sich übrigens mit den Warnungen des Construction Managers Drees & Sommer von 2008. Und ähnlich wie vormals Drees & Sommer weisen auch Ernst & Young auf die massiven Eingriffe in den Projektablauf hin, die durch die von der Flughafengesellschaft gewünschten Änderungen „Doppelstöckige Fluggastbrücken" und „Ebenenshift" ausgelöst wurden. Hierzu seien sogar neue Baugenehmigungen erforderlich geworden. In der Folge sei es zu mehrfachen Unterbrechungen in der Bauausführung gekommen.[434] Die doppelstöckigen Fluggastbrücken seien von der Flughafengesellschaft angeordnet worden, um so genannten

---

[427] Vgl. Amtsblatt der Europäischen Union L 90/1 – Verordnung (EU) Nr. 297/2010 der Kommission vom 9. April 2010
[428] Ernst & Young Real Estate GmbH, Sachverhaltsdarstellung zu Störungen des Projektablaufes und deren Auswirkungen, Berlin , den 27. April 2012, S. 4
429 Ebd.
[430] Ebd. S. 10
[431] Ebd.
[432] Ebd.
[433] Ebd.
[434] Ebd. S. 11

Non-Schengen-Passagieren zu ermöglichen, ohne ein Treppenhaus benutzen zu müssen zu ihrer Fluggastbrücke zu gelangen. Zuvor war geplant, dass Non-Schengen-Passagiere hierzu über Treppenhäuser und Aufzüge einen Ebenenwechsel hätten vornehmen müssen. Während dieser Zeit hätten die Treppenhäuser nicht für Schengen-Passagiere zum Busboarding genutzt werden können. Durch die Umplanung sollte sich die Anzahl der verfügbaren Non-Schengen-Abfluggates von ursprünglich 25 auf 39 erhöhen. Gleichzeitig können nun mehr Passagiere parallel abgefertigt werden und es „entsteht kein Verlust an Warte- und Gastronomieflächen".[435] Die Auswirkungen auf den Projektablauf beschreiben die Gutachter folgendermaßen:

> *„Folglich mussten die Rohbauarbeiten teilweise unterbrochen werden. Um den Terminzielen der FBS gerecht zu werden, mussten Planunterlagen für den Rohbau zum Teil vor und parallel zur Erstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung gefertigt werden. […] Aufgrund des unverändert von der FBS vorgegebenen Terminziels (Inbetriebnahme 30.10.2011) war die pg bbi gezwungen, die Änderungen der Planung nicht chronologisch und sukzessive umzusetzen (erst Überarbeitung der Entwurfs-/Genehmigungsplanung danach Ausführungsplanung), sondern alle Planungsphasen gleichzeitig und parallel zueinander voranzutreiben."*[436]

Zum selben Schluss kommen Ernst & Young bezüglich des „Ebenenshifts". Ursprünglich seien Non-Schengen-Ankunft und –Abflug „auf bestimmte Bereiche begrenzt und voneinander abgegrenzt" gewesen. Es habe das „vollständige Trennungsprinzip" gegolten.[437] Um wie später von der Flughafengesellschaft gewünscht das Boarding von Schengen- und Non-Schengen-Passagieren parallel zu ermöglichen, hätten Flächen und Passagierströme „komplett überarbeitet werden" müssen, was im Mainpier zu weitreichenden baulichen Veränderungen geführt habe. Diese Veränderungen hätten den Einbau einer weiteren Ebene notwendig gemacht, was wiederum dazu geführt habe, dass durch die Änderung des Fluchtwegekonzepts mehrere Treppenhäuser im Mainpier zu Fluchttreppenhäusern hätten umgebaut werden müssen. Neben der Unterbrechung der Rohbauarbeiten hätte das gesamte Brandschutzkonzept auf Grund der neu festgelegten Passagierströme angepasst werden müssen.[438]

In der Zusammenfassung des Gutachtens wird noch einmal hervorgehoben, dass die Störungen im Projektablauf durch die Flughafengesellschaft zu verantworten seien:

> *„Nach Abschluss des Generalplanervertrages vom 16.01./29.02.2008 hat die FBS den vorgesehenen Planungsablauf durch umfangreiche Änderungsanordnungen erheblich gestört. Im ersten Halbjahr 2008 hat die FBS gravierende Änderungen zur bis dato bestehenden Entwurfsplanung (Stand Oktober 2007) angeordnet. […] Neben den genannten wesentlichen Änderungsanordnungen der FBS hat die FBS während der gesamten Planungs- und Bauausführungsphase ca. 500 weitere Änderungen zur bestehenden Planung angeordnet, die vor dem Hintergrund der weitgehend diskontinuierlichen baubegleitenden Planung mit hoher Wahrscheinlichkeit einen verzögernden Effekt auf das Projekt hatten."*[439]

[435] Ebd. S. 15
[436] Ebd. S. 15f
[437] Ebd. S. 17
[438] Ebd.
[439] Ebd. S. 25

Die in dem Gutachten getroffenen Aussagen zu den Ursachen der Verzögerungen im Bauablauf sollten allerdings vor dem Hintergrund gesehen werden, dass das Gutachten erst 2012 erstellt wurde – also nach der Integration der Änderungsverlangen in das Projekt. Rolf Peterhänsel, laut Aussage vor dem Untersuchungsausschuss seit 2005 beim Projektsteuerer WSP CBP tätig, wies in seiner Aussage darauf hin, dass pg bbi zum Zeitpunkt der Änderungsverlangen keine Hinweise auf dadurch möglicherweise hervorgerufene Verzögerungen gegeben habe:

> *„Es gab eigentlich bis zum Schluss keinen Hinweis von pg bbi, dass sie da irgendwo ein Problem hätten. Irgendwann kam dann mal ein Gutachten von Ernst & Young, wo sie dann meinten, sie müssten eigentlich jetzt im Nachhinein drauf hinweisen, dass das alles sehr schwierig war. Das verstehe ich auch – nur natürlich der falsche Zeitpunkt. Es war nie ein Hinweis von dem Planer - - Für ihn war es ja auch, sage ich mal, ein gutes Geschäft. Er hat ja, ohne Akquise betreiben zu müssen, Aufträge bekommen dadurch. [...] Und da wir halt immer in Terminnot waren, war es immer so: a) war er im Projekt, pg bbi, und zum anderen hat er auch jeweils nachgewiesen terminlich, dass der Termin steht und er auch dadurch keine Probleme hat – was natürlich, objektiv gesehen, nicht ganz richtig ist.“*[440]

Der ehemalige Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Rainer Schwarz wies bei seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss am 5. Dezember 2014 ebenfalls auf den Umstand hin, dass die pg bbi den Änderungsverlangen der Flughafengesellschaft nicht widersprochen habe:

> *„Ich kann mich nicht erinnern, dass die irgendwelche Änderungswünsche gravierender Art abgelehnt hätten, weil jeder Änderungswunsch war natürlich zusätzliches Budget für die gewesen. Also das heißt, ich erwarte eigentlich von einem verantwortlichen Architekten, dass er sagt, wenn es nicht mehr geht. Nur er durchblickt ja, was das für Implikationen bis zur Brandschutzanlage hat. [...] Mir ist kein Fall bekannt, wo das jemals signalisiert wurde, sondern ganz im Gegenteil: Der hat das immer freudig entgegengenommen und hat gesagt: Ja, kriegen wir schon hin!“*[441]

2. Die Verschiebung im Jahr 2010

Der ursprünglich angesetzte Inbetriebnahmetermin 30. Oktober 2011 wurde ab Februar 2010 offen in Frage gestellt. Die Gründe für die Verschiebung der Inbetriebnahme auf den dann wiederum nicht eingehaltenen 3. Juni 2012 waren in erster Linie die Änderungen bei Planung und Bau, die sich aus der EU-Verordnung Nr. 297/2010 ergaben sowie die Insolvenz des Planungsbüros IGK IGR, welches neben den Unternehmen JSK und gmpTeil der pg bbi war. Zum genauen Ablauf der Terminverschiebung verweisen wir auf das Kapitel F. des Ausschussberichts. Wie bereits im Kapitel zum Construction Manager Drees & Sommer gezeigt, lagen der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft bereits Ende des Jahres 2008 Hinweise auf erhebliche Störungen im Projektablauf vor, die laut den Darstellungen von Drees & Sommer ein hohes Risiko für den Inbetriebnahmetermin 30. Oktober 2011

[440] Zeuge Rolf Peterhänsel, Wortprotokoll der Vernehmung am 08.01.2016, S. 65
[441] Zeuge Rainer Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 05.12.2014, S. 101

bedeuteten. Der Construction Manager hatte, wie beschrieben, eine Verschiebung der Inbetriebnahme auf den April 2013 ins Gespräch gebracht. Die Geschäftsführer Rainer Schwarz und Manfred Körtgen hielten entgegen der ihnen dargelegten Risiken zunächst am Inbetriebnahmetermin 30. Oktober 2011 fest – „unter zur Kenntnisnahme der damit verbundenen Termin- und Kostenrisiken“.[442] Die durch die Umsetzung der EU-Verordnung Nr. 297/2010 und die Insolvenz von IGK IGR eingetretenen Störungen sind demnach zu einem bereits gestörten Projektablauf hinzu zu zählen. Der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft beschloss schließlich im Juni 2010 den Inbetriebnahmetermin auf den 3. Juni 2012 zu verschieben. Vor dem Hintergrund der EU-Verordnung sowie der Insolvenz von IGK IGR erklärte die Flughafengesellschaft damals:

> *„Nach Einschätzung der Berliner Flughäfen ist ein Festhalten am bislang anvisierten Eröffnungstermin 30. Oktober 2011 sowohl wegen der neuen EU-Sicherheitsvorschriften als auch wegen des Verzugs bei der TGA-Planung zu risikoreich: Die BBI-Sicherheitskontrollen müssen angesichts der neuen Rechtslage in jedem Fall genehmigungspflichtig und damit zeitintensiv umgeplant werden. Bei der TGA wird eine Eröffnung zum ursprünglich geplanten Termin selbst unter Zuhilfenahme aller erdenklichen Beschleunigungsmaßnahmen als zu risikoreich angesehen.“*[443]

a. EU-Verordnung Nr. 297/2010

In der EU-Verordnung Nr. 297/2010 vom 9. April 2010 heißt es zum Mitführen von Flüssigkeiten:

> *„Es ist jetzt an der Zeit, die Beschränkungen für das Mitführen von Flüssigkeiten, Aerosolen und Gelen aufzuheben und schrittweise von einem Verbot der meisten Flüssigkeiten zu einem System überzugehen, das auf Kontrollen zum Aufspüren von Flüssigsprengstoffen basiert. Dabei sind Übergangsbestimmungen über April 2010 hinaus erforderlich, um die schrittweise Einführung entsprechender Erkennungsmethoden und –technologien an allen Flughäfen der EU zu ermöglichen, ohne dass die Luftsicherheit gefährdet wird. Um den Anliegen der Strafverfolgungsbehörden Rechnung zu tragen, deren Ziel die Verhinderung neuer Terroranschläge ist, muss ein effektiver Mechanismus so lange verfügbar sein, bis die Flughäfen zum Einsatz zuverlässiger Detektorenausrüstungen in der Lage sind. Daher ist ein neues Konzept erforderlich. Dieses Konzept sollte bis zum 29. April 2013 feststehen, d. h. dem Datum, ab dem alle Flughäfen über Ausrüstungen zur Kontrolle von Flüssigkeiten, Aerosolen und Gelen verfügen sollten.“*[444]

Demnach sollte es ab April 2013 wieder möglich sein, Flüssigkeiten, Aerosole und Gele bei Flügen im Handgepäck mitzuführen, die Flughäfen wiederum mussten bis dahin technisch so ausgerüstet werden, dass Flüssigsprengstoffe erkannt werden können. Der Architekt Hans-Joachim Paap (gmp) wies vor dem Untersuchungsausschuss darauf hin, dass der Europäische

---

442 Drees & Sommer, Ergebnisprotokoll Flughafen BBI-Terminal. Besprechung Geschäftsleitung am 10.11.2008. Vergabestrategie, S. 4
443 Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Pressemitteilung v. 25.06.2010
444 Amtsblatt der Europäischen Union L 90/1, Verordnung (EU) Nr. 297/2010 der Kommission

Flugsicherheitsrat diese neue Kontrollpolitik der EU bereits im November 2009 bestätigt habe. Weiter führte Paap aus:

> *„Dass mit der Umsetzung dieser EU-Verordnung beim Bau des BER erst im Frühjahr 2010 begonnen wurde, planerisch, also in der Arbeitsgruppe der Sicherheitsdienste, ist das schwerwiegendste und kostenträchtigste Planungsversäumnis der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft. Für die Bundespolizei war zum Beispiel bereits im April 2009 klar, dass die neuen Prüfgeräte und die Flächen für die Nachkontrolle im bisherigen Planungskonzept des Terminals nicht umsetzbar waren [...].“*[445]

Die pg bbi sei laut Paap erst im März 2010 von Joachim Korkhaus einbezogen worden. Dieser habe ihn, Paap,

> *„damals mitgenommen in eine so streng geheime Sitzung der Bundespolizei, weil man eben vermutete, dass das Terminal größer werden würde dadurch, damit er von mir eine Beurteilung bekommt, was das für Konsequenzen haben könnte. Jeder vorausschauende Bauherr hätte diesen Prozess mindestens ein Jahr früher in Gang setzen müssen. Jedem Laien wird einleuchten, dass mit einem früheren Handeln viel Zeit und Geld gespart werden könnte.“*[446]

Durch die damit notwendig gewordenen Änderungen habe die pg bbi noch einmal in die Entwurfsplanung einsteigen müssen und es sei zum wiederholten Male ein neuer Bauantrag notwendig geworden.[447]

b. Die Insolvenz der IGK IGR

Zum Hintergrund der Insolvenz der IGK IGR sagte Hans-Joachim Paap bei seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss am 14. März 2014, dass diese zum Teil auf „externe Ursachen wie Schieflagen bei anderen Projekten“ [448] zurückzuführen sei, aber auch mit dem Projekt BER im Zusammenhang stand:

> *„Sie können sich vorstellen: Wenn man jetzt eine Änderung angeordnet bekommt, dann muss man sofort damit beginnen. Bis man sich darüber geeinigt hat, wie hoch das Honorar ist, gehen vielleicht Monate, im Bereich der Bauleitung sogar Jahre, ins Land, aber Sie müssen die Leistungen erbringen, und diesen Weg kann nicht jedes Unternehmen mitgehen, zumal die Ingenieurgesellschaft Kruck auch sehr viele Subunternehmer gebunden hat, die sich an diesen Vertragsverpflichtungen direkt gegenüber dem Bauherrn natürlich nicht beteiligen, sondern darauf pochen, dass sie ihr Geld bekommen. Dadurch hatte das Ingenieurbüro Kruck ständig Liquiditätsprobleme.“*[449]

---

[445] Zeuge Hans-Joachim Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.03.2014, S. 14f
[446] Ebd. S. 15
[447] Ebd.
[448] Zeuge Hans-Joachim Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.03.2014, S. 13
[449] Ebd.

Hubert Nienhoff (gmp) sagte ähnlich wie Hans-Joachim Paap vor dem Untersuchungsausschuss aus, dass die Insolvenz der IGK IGR im Vorfeld nicht erkennbar gewesen sei:

> *„Aber konkret, neben den Klagen, die man immer hat, wenn man in eine Gesamtverantwortung geht und viele andere Nachunternehmer hat, war es nie eine konkrete Bedrohung, dass die Insolvenz anstehen würde. Nein, die gab es nicht, soweit ich mich erinnere.“*[450]

Laut seiner Aussage vor dem Untersuchungsausschuss am 29. Januar 2016 war Gunter Bürk (JSK) von 2004 bis 2012 Geschäftsführer der pg bbi.[451] Auch er gab vor dem Ausschuss an, dass eine sich anbahnende Insolvenz der IGK IGR für ihn nicht absehbar gewesen sei:

> *„Oft ist der Beteiligte der Letzte, der es erfährt. Möglicherweise außerhalb wusste man das. Wir wussten nicht. Die Firma saß in Mülheim an der Ruhr, also relativ weit entfernt von uns hier, und Dr. Schulitz ist konstant zu Besprechungen angetreten mit seiner Mannschaft. Ist nicht so, dass sie nicht mehr erschienen sind.“*[452]

Allerdings sei bekannt gewesen, dass die IGK IGR finanziell nicht gut aufgestellt war. Auf die Frage von Martin Delius, ob die IGK IGR gegenüber der pg bbi auf ihre Zahlungsschwierigkeiten hingewiesen habe, sagte Bürk: „Dass sie Schwierigkeiten haben, schon. Dass das Geld knapp ist oder sonst was, das wurde öfters gesagt.“[453] Es hätte auch ein Gespräch stattgefunden, in welchem die IGK IGR auf ihre Zahlungsschwierigkeiten hingewiesen habe, nicht jedoch auf den Umstand, dass sie insolvent gehe.[454] Dass es, wie Paap aussagte, „ständig“ Liquiditätsprobleme bei der IGK IGR gegeben habe, wollte Bernd Schulitz, vormals Planer bei IGK IGR, vor dem Untersuchungsausschuss nicht bestätigen. Es sei jedoch seit Mitte des Jahres 2009 erkennbar gewesen, „dass es eng wird zum Ende des Jahres.“[455] So waren Ende 2009 laut Schulitz seitens der IGK IGR 1,5 bis zwei Millionen Euro erwartet worden, die

> *„auf dem Konto der IGK hätten landen müssen, damit es weitergeht. Und warum es dann nicht weiterging, wie gesagt, da kann ich überhaupt nichts zu sagen. Das ist für mich bis heute noch unerklärlich.“*[456]

Ab Dezember 2009 habe es keine fest getakteten Nachschlagszahlungen mehr gegeben, weswegen „eigentlich für alle“ erkennbar gewesen sei, dass „wenn da jetzt nicht die Nachträge fließen, das Geld dafür, dass es dann für die IGK knapp wird.“[457] Zu den Zahlungsflüssen sagte Schulitz:

> *„Der Flughafen hatte eine Liquiditätsunterstützung an pg bbi überwiesen, aber pg bbi hatte nicht den Anteil – den nach unserer Meinung zustehenden Anteil – an IGK überwiesen, weder im Dezember noch im Januar. Das war dann die Ursache*

---

[450] Zeuge Hubert Nienhoff, Wortprotokoll der Vernehmung am 02.10.2015, S. 69
[451] Zeuge Gunter Bürk, Wortprotokoll der Vernehmung am 29.01.2016, S. 37
[452] Ebd. S. 42
[453] Ebd.
[454] Ebd. S. 43
[455] Zeuge Bernd Schulitz, Wortprotokoll der Vernehmung am 02.10.2015, S. 52
[456] Ebd. S. 52f
[457] Ebd. S. 54

letztendlich, dass am 8. Februar die IGK-Geschäftsführung Insolvenz anmelden musste. Und wäre dann Geld geflossen, dann hätte der Insolvenzverwalter auch noch, hat er ganz klar gesagt, weiterarbeiten lassen, weil es war ja noch viel Honorar offen, was er natürlich gerne gehabt hätte, um möglichst vielleicht die Firma noch zu retten. Das war seine Hoffnung am Anfang. Und dann gab es die Gespräche, und danach war seine Hoffnung, wie gesagt, gestorben, weil es gab wohl auch kein Interesse von pg bbi, die IGK weiter zu beschäftigen, sondern man hatte sich scheinbar mit Nachunternehmern und den Subfirmen arrangiert, was ich so gelesen habe in der Zeitung, auch dem Flughafen verkündet, dass sie das so schaffen. Und danach, wie gesagt, waren wir außen vor, ganz komplett."[458]

An eine Liquiditätsunterstützung der Flughafengesellschaft konnte sich Gunter Bürk vor dem Untersuchungsausschuss allerdings nicht erinnern.[459] Ähnlich wie die Partner innerhalb der pg bbi hatte angeblich auch die Flughafengesellschaft keine Kenntnisse von der wirtschaftlichen Schieflage der IGK IGR. So sagte Manfred Körtgen am 17. Oktober 2014 vor dem Untersuchungsausschuss:

„[…] die pg bbi hat uns als Flughafen gegenüber nie deutlich gemacht, dass IGK in derartigen Schwierigkeiten ist. […] Wir als Flughafen haben – ich wiederhole es noch mal – zeitgerecht, zeitnah dafür gezahlt, und es waren keine Anzeichen dafür da, dass IGK IGR in die Insolvenz geht. So, und da wir das Geld nicht an IGK gezahlt haben, sondern an das Dreierkonsortium, haben die das aufgenommen, die haben das auch nachvollzogen […] aber dass wir als Flughafengesellschaft irgendeinen Hinweis hätten, dass die IGK vor der Insolvenz stand – hatten wir nicht."[460]

Bernd Schulitz sagte zum Ablauf der Insolvenz des Unternehmens vor dem Untersuchungsausschuss, dass eine „Vielzahl an Planänderungsnachträgen" im November/Dezember 2009 noch nicht honoriert gewesen seien.[461] Ab Dezember 2009 sei von der pg bbi kein Geld mehr überwiesen worden:

„Der Bauherr hatte den Nachtrag für die Planänderungsanträge abgelehnt, nicht dem Grunde nach, nur formal, und hatte aber dann Dezember eine Liquiditätsunterstützung überwiesen, aber das Geld ist nicht anteilig an die IGK überwiesen worden. Dann ist die IGK im Januar noch mal an die beiden anderen Gesellschafter [der pg bbi, d. V.] herangetreten, dass es dringend wird bis Ende Januar, sonst könnte es knapp werden. Und die Geschäftsführer der IGK – ich war kein Geschäftsführer der IGK zu dem Zeitpunkt mehr, […] und die Geschäftsführung war dann gezwungen, am 8. Februar – weil es standen öffentliche, also Zahlungen von Krankenkassen usw. an, sonst wären sie persönlich haftbar geworden, wenn sie dann nicht den Insolvenzantrag gestellt hätten - - daraufhin hat der Insolvenzverwalter noch versucht, das Projekt weiterzuführen, hat versucht, mit dem Flughafen einen Termin zu vereinbaren, nur eine Absage erhalten mit dem Hinweis, dass der Gesamtschuldner pg bbi zuständig wäre. Dann gab es ein, zwei Gespräche zwischen dem

---

[458] Ebd. S. 55
[459] Zeuge Gunter Bürk, Wortprotokoll der Vernehmung am 29.01.2016, S. 46
[460] Zeuge Manfred Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 17.10.2014, S. 47
[461] Zeuge Bernd Schulitz, Wortprotokoll der Vernehmung am 02.10.2015, S. 47

Insolvenzverwalter und der pg bbi, wo aber die IGK nicht dabei war, wo wir jetzt also auch nicht wissen, was jetzt konkret dort besprochen worden ist.“[462]

In der Sitzung des Hauptausschusses des Abgeordnetenhauses am 16. Juni 2010 stellte Schwarz die Position der Flughafengesellschaft klar: Die Flughafengesellschaft bezahle die pg bbi für ihre Leistungen. Fall Leistungen nicht erbracht würden, würden auch keine Zahlungen erfolgen. Wie das Innenverhältnis der pg bbi aussehe, „ist nicht unser Thema“.[463] Hans-Joachim Paap (gmp) erläuterte in derselben Sitzung, dass die in der pg bbi zusammengeschlossenen Partner gleichberechtigt agierten. Die Partner würden

> „*aus einem Zahlungsplan bedient. Die stellen Rechnungen an die FBS, und die werden bezahlt, oder es gibt Einbehalte wegen dezidierter Mängel. Bei der Summe, die in der Zeitung stand, es waren – glaube ich – 350 000 Euro, handelte es sich um eine Monatsrate und einen Mängeleinbehalt. Diese Monatsrate und der Mängeleinbehalt liegen auf einem Notaranderkonto. In einem Insolvenzverfahren ist das ganz normal. Unser Gesellschaftervertrag sagt nämlich aus, wenn einer der Partner einen Insolvenzantrag stellt, also gar nicht mal ein Dritter, sondern der Partner selbst, dann sind alle Zahlungen einzufrieren. Das Geld, das von der FBS just in diesen Tagen unterwegs war, haben wir auf ein Notaranderkonto umgeleitet. Es ist völlig normal im deutschen Insolvenzrecht, dass ein Insolvenzverwalter Forderungen aufstellt, offene Rechnungen, die gestellt worden sind. Im Gegenzug kann ich Ihnen aber auch hier sagen, dass es natürlich auch Gegenforderungen gibt, die diese Forderung um ein Vielfaches übersteigen.*“[464]

Unabhängig davon, welche Stellen wann Kenntnis von der wirtschaftlichen Lage der IGK IGR hatten, bleibt festzustellen, dass deren Insolvenz schließlich unbestrittene Auswirkungen auf den Fortgang des Projekts BER zeitigte. Sowohl die pg bbi als auch die Flughafengesellschaft als Bauherr hätten sich darum bemühen müssen, die Folgen der Insolvenz nicht auf den Fortgang des Projekts durchschlagen zu lassen. Dies ist allerdings geschehen, denn die verbliebenen Partner der pg bbi – gmp und JSK – waren entgegen ihrer Ankündigungen nicht in der Lage, den Ausfall der IGK IGR vollständig zu kompensieren, was schließlich eine Verschiebung der Inbetriebnahme mit verursachte. Ob es sich bei den Leistungen der IGK IGR um Schlechtleistungen handelte, kann dahin gestellt bleiben. Sollte dem so sein, wäre es Sache der pg bbi und der Flughafengesellschaft gewesen, für eine entsprechende Kompensation zu sorgen. Wie so oft beim Projekt BER wurden krisenhafte Entwicklungen offenbar erst zur Kenntnis genommen, wenn die Krise schon eingetreten war.

c. Ankündigungen der pg bbi

Am 9. Februar 2010 wandte sich die Flughafengesellschaft an die pg bbi. Thema des Schreibens war der in diesem Zeitraum gestellte Insolvenzantrag der IGK IGR, die wiederum Teil der pg bbi war. In dem Brief heißt es:

> „*nach den uns vorliegenden Informationen des Insolvenzgerichts Mühlheim a. d. Ruhr hat das Mitglied der Planungsgemeinschaft, die Firma IGK IGR,*

[462] Ebd. S. 48
[463] Abgeordnetenhaus von Berlin, 16. Wahlperiode, Wortprotokoll Haupt 16/87, S. 10
[464] Ebd. S. 26

Ingenieursgesellschaft Kruck mbH, am 08.02.2010 den Antrag auf Eröffnung des Insolvenzverfahrens [...] gestellt. Nach unserer Auffassung besteht demzufolge eine hohes Risiko, dass die pg bbi nicht mehr über die notwendige technische und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit zur Erbringung der geschuldeten Planungs- und Bauüberwachungsleistungen im Bereich der haustechnischen Gewerke verfügt. Nachdem wir bereits in den letzten Monaten leider feststellen mussten, dass das Mitglied der Planungsgemeinschaft, Firma IGK IGR, Ingenieursgesellschaft Kruck mbH, weder fristgerecht noch eine mängelfreie Ausführungsplanung geliefert hat, dürfte sich die vorbenannte Situation im Hinblick auf die Erfüllung Ihrer vertraglichen Verpflichtung zur Übergabe von vertragsgemäßer Ausführungsplanung und Erbringung einer vertragsgerechten Bauüberwachung durch die Insolvenz noch weiter dramatisch verschlechtert haben."[465]

Die Flughafengesellschaft forderte in dem Schreiben die pg bbi auf, bis spätestens 11. Februar 2010 ein Konzept vorzulegen, wie der Ausfall der IGK IGR kompensiert werden solle. Gleichzeitig behielt sich die Flughafengesellschaft eine Teilkündigung des Generalplaner- und Bauüberwachungsvertrags vor. Unterzeichnet wurde das Schreiben u. a. von Olaf Nozon.[466] In einem Schreiben an die Flughafengesellschaft vom 11. Februar 2010 teilte die pg bbi sodann mit, dass sie am 8. Februar „völlig überraschend die Mitteilung" erhalten habe, dass die IGK IGR einen Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens gestellt habe und dass mit Beschluss des Amtsgerichts Duisburg vom 8. Februar 2010 ein vorläufiger Insolvenzverwalter eingesetzt worden sei. „Diese Entwicklung war für uns nicht absehbar", teilte die pg bbi nmit.[467] Weiter heißt es: „Die schwerwiegenden Verstöße gegen gesellschaftliche Treuepflichten unseres Mitgesellschafters haben uns sehr enttäuscht."[468] Am 15. Februar werde man auf einer außerordentlichen Gesellschafterversammlung der pg bbi die IGK IGR „aus der Gesellschaft mit sofortiger Wirkung ausschließen". Auch habe man bereits begonnen, die „Leistungs- und Wissensträger im TGA-Team der IGK IGR auf eigene Rechnung zu übernehmen".[469] Man wisse, dass

„der pg bbi im Bereich der TGA Ausführungsplanung schwerwiegende Planungsvorwürfe gemacht werden. Eine Aufbereitung und Klärung dieses Themenbereichs war uns wegen des Fehlverhaltens unseres ARGE Partners IGK IGR bisher nur bedingt möglich. Dies wird von uns schnellstmöglich nachgeholt. Es muss geklärt werden, ob und gegebenenfalls welche Planungsmängel zu einem Schaden der FBS geführt haben. Wir wollen uns diesem Thema stellen."[470]

Unterzeichnet wurde das Schreiben von Gunter Bürk (JSK) und Hubert Nienhoff (gmp). Am 26. Februar 2010 sandten Bürk und Nienhoff ein Schreiben an den damaligen Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Rainer Schwarz, in dessen Betreff die Fertigstellung des Fluggastterminals als Thema genannt wurde. Man wende sich an Schwarz mit der Bitte, „uns zu einem Gespräch in kleiner Runde zu empfangen".[471] Weiter heißt es:

---

[465] Schreiben der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH an die pg bbi v. 09.02.2010, FBB465, Bl. 4
[466] Ebd. Bl. 4f
[467] Schreiben der pg bbi an die Flughafengesellschaft – Rainer Schwarz und Manfred Körtgen – v. 11.02.2010, FBB 465, Bl. 6
[468] Ebd.
[469] Schreiben der pg bbi an die Flughafengesellschaft – Rainer Schwarz und Manfred Körtgen – v. 11.02.2010, FBB 465, Bl. 6
[470] Ebd. Bl. 7
[471] Schreiben der pg bbi an die Flughafengesellschaft – Rainer Schwarz – v. 26.02.2010, FBB 465, Bl. 8

> *„Die Fortschritte der Projektrealisierung lassen bei uns Zweifel aufkommen, ob das primäre Projektziel der Flughafeneröffnung am 01.11.2011 unter den derzeitigen Planungsbedingungen noch erreicht werden kann. Seit Übernahme der Planungsverantwortung durch uns im Jahre 2005 haben sich die Verhältnisse für die Planung und Bauvorbereitung so dynamisch entwickelt, dass die sich hieraus ergebenden geänderten Bedingungen für die Baurealisierung nur mit zusätzlichen Anstrengungen aller am Bau Beteiligter noch im Rahmen der im Jahr 2004 festgelegten Projektrealisierungszeit umsetzen lassen.“*[472]

Die Nutzeranforderungen hätten laut Bürk und Nienhoff „nach und nach zu mehr als 250 Planungsänderungen“ geführt. Durch den gestörten Bauablauf habe der Rohbau nicht wie vorgesehen Ende November 2009 fertig gestellt werden können. Hinzu käme der strenge Winter 2009/2010, der dazu geführt habe, dass die Ausbauarbeiten hernach nur zeitverzögert wieder aufgenommen werden konnten.

> *„Die Überlagerung unterschiedlicher Planungsphasen in kürzester Zeit hat zu Fehleranfälligkeiten im Planungsprozess geführt. Die Folge sind Einbehalte wegen Mängelrügen durch Ihr Haus. Zähe und schleppende Nachtragsverhandlungen haben zudem die Liquidität der pg bbi gemessen an ihrem Arbeitsaufwand derart eingeschränkt, dass unser ARGE-Partner, die IGK IGR Insolvenz angemeldet hat. Diese Lücke schließen wir derzeit durch Einschaltung zusätzlichen Personals. Hierfür wird ein Einarbeitungsaufwand benötigt.“*[473]

Am Ende des Schreibens weisen Bürk und Nienhoff darauf hin, dass sie in dem erbetenen Gespräch mit Schwarz Lösungen vorstellen wollten, „wie wir trotz aller eingetretenen Hindernisse das gemeinsame Projektziel erreichen“.[474] Schwarz beantwortete das Schreiben von Bürk und Nienhoff am 3. März 2010. Zu Beginn stellte er fest, dass die Vertreter der pg bbi „grundsätzlich unser Projektziel Flughafeninbetriebnahme 01.11.2011 in Zweifel stellen“. Gleichzeitig würde um ein persönliches Gespräch gebeten, um Lösungen vorzustellen, „damit die Inbetriebnahme 01.11.2011 nicht gefährdet wird.“ Diesem Ansinnen begegnete Schwarz wie folgt:

> *„Wie Ihnen sicherlich bekannt sein dürfte, ist mein Kollege, Herr Körtgen, primär für die Planung und den Bau BBI zuständig. Insoweit ist für mich Ihre Vorgehensweise unter Umgehung des zuständigen Ressortgeschäftsführers schwer nachvollziehbar. Ich habe meinen Geschäftsführerkollegen von diesem Schreiben unterrichtet. Dessen Sekretärin wird sich mit Ihnen zwecks einer gemeinsamen Terminvereinbarung in Verbindung setzen.“*[475]

Zum Hintergrund dieses Schreibens sagte Hans-Joachim Paap vor dem Untersuchungsausschuss am 14. März 2014, dass Manfred Körtgen Probleme „nicht hören“ wollte, obwohl man ihn mehrmals um Termine gebeten habe.[476] Man habe „nach vielen ergebnislosen Terminanfragen“ jenen „Brandbrief“ an Schwarz verfasst.[477] Nach dem

---
[472] Ebd.
[473] Ebd.
[474] Ebd.
[475] Schreiben der Flughafengesellschaft – Rainer Schwarz – an pg bi v. 03.03.2010, FBB 465, Bl. 9
[476] Zeuge Hans-Joachim Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.03.2014, S. 66
[477] Ebd. S. 13

Hinweis von Schwarz, dass sich das Sekretariat von Körtgen um eine Terminvereinbarung kümmern werde, habe drei Wochen später ein Termin stattgefunden.[478] Dieser Schriftwechsel sei laut Paap „der Auftakt für einen sich über Monate hinziehenden schriftlichen Schlagabtausch“ gewesen.[479]

Am 3. Mai 2010 schrieb die pg bbi in Person von Hans Joachim Paap an die Flughafengesellschaft, namentlich Joachim Korkhaus und Olaf Nozon. Man sei gebeten worden, hinsichtlich der Sicherstellung des Inbetriebnahmetermins am 1. November 2011 schriftlich Stellung zu nehmen. In diesem Zusammenhang stellte Paap klar:

> *„Die pgbbi ist der Überzeugung, dass der Inbetriebnahmetermin des Flughafens Berlin Brandenburg International zum 01.11.2011 auf Grundlage der derzeitigen Planung auch weiterhin realisierbar ist.“*[480]

Nach dieser Feststellung listete Paap diverse Maßnahmen auf, die durch die pg bbi bereits getroffen worden seien. Dennoch weist er auf folgenden Umstand hin:

> *„Wie wir schon im Termin mit der Geschäftsführung FBS zum Ausdruck gebracht haben, kann die pgbbi nicht alleiniger Garant für die Einhaltung des Eröffnungstermins sein. Wir sind auf die aktive Mitwirkung und Kooperation der Firmen und der FBS angewiesen.“*[481]

Unter der Überschrift „Terminsichernde Bedingungen“ führt Paap sodann auf, welche Voraussetzungen aus Sicht der pg bbi für die Erreichung des o. g. Inbetriebnahmetermins notwendig seien. So dürften unter anderem,

> *„um Widersprüchlichkeiten in den Planunterlagen zu vermeiden, [...] keine Änderungen mehr gegenüber dem Planstand 29.01.2010 zugelassen werden. Sogenannte Planungsänderungsanträge sind im derzeitigen Projektstatus defacto Umbauanträge und können auch so behandelt werden.“*[482]

Auch seien, um den Inbetriebnahmetermin halten zu können,

> *„erhebliche Beschleunigungsmaßnahmen erforderlich. Die Parallelität des Terminalneubaus und der Drittinvest-Gebäude erfordern zusätzliche, außergewöhnliche logistische Leistungen. Hierzu werden grob geschätzt ca. 100 Mio. Euro zusätzlich erforderlich werden. Diese Summe muss kurzfristig bereitgestellt und entschlossen investiert werden.“*[483]

Im Zusammenhang mit der Insolvenz der IGK IGR heißt es in dem Schreiben:

---

[478] Ebd. S. 14
[479] Ebd.
[480] Schreiben der pg bbi – Hans-Joachim Paap – an die Flughafengesellschaft – Joachim Korkhaus, Olaf Nozon – v. 03.05.2010, FBB 465, Bl. 11
[481] Ebd. Bl. 12
[482] Ebd. Bl. 12
[483] Ebd.

> *„Nach der Insolvenz der IGK IGR investieren die verbliebenen Gesellschafter der pgbbi, JSK International und gmp Generalplanungsgesellschaft jeden Monat ca. 600.000 Euro zusätzlich zu den Zahlungen der FBS in die Gleichstellung der AP TGA. Einbehalte wegen Planungsmängel (sic!), die wir als ‚Hinterbliebene' gerade im Begriff sind, mit hohem Aufwand zu beheben, sind für uns Existenz bedrohend und somit auch eine Gefährdung des Fertigstellungstermins. Dies betrifft auch offene Nachtragsvereinbarungen für erbrachte Leistungen.“*[484]

3. Der Ablauf der Verschiebung 2010

Der Controllingbericht I. Quartal 2010 mit dem Stand vom 25.02.2010 gibt unter dem Punkt „1.0 Kosten und Termine übergeordnet“ an: „Das Projekt BBI befindet sich mit Stand 01.02.2010 sowohl im Termin- als auch im Kostenrahmen.“[485] Weiter heißt es unter dem Punkt „1.1.2 Teilprojekt B 01 Hochbau (BT)“: „Im Teilprojekt sind einzelne Teilleistungen als kritisch, aber ohne Gefährdung der Inbetriebnahme des Gesamtprojektes BBI, einzustufen.“[486] Unter der Zwischenüberschrift „GU I Fluggastterminal“ heißt es:

> *„Hintergrund dieser Beurteilung sind die Verzüge bei den vom Winterbau betroffenen Gewerken sowie die erheblichen Verzüge des GU I, 5 TGA I bei der Werkstatt- und Montageplanung sowie der Bauausführung infolge mangelhafter Ausführungsplanung des Generalplaners. Aus diesen Bereichen drohen ebenfalls Verzüge bei Folgewerken. Die Baugenehmigung für den Ebenenwechsel im Terminal wurde im Oktober erteilt. Die in Teilen erheblich verzögerte und mangelbehaftete Planungsleistung des Generalplaners im Bereich der TGA wird derzeit durch die Aufstockung der Planungskapazitäten und zusätzliche planerseitige Koordination und Qualitätsprüfung ertüchtigt. Mitte Februar hat der Haupt-TGA-Planungspartner IGK IGR der pgbbi Insolvenz angemeldet. Die pgbbi hat zugesichert, das Know-how der Sub-Planer zu erhalten und schnellstmöglich wieder einsatzbereit zu sein. Die Bauüberwachung aus gleichem Hause wie der Planer ist mehrfach angemahnt, die Planungsleistung enger zu überwachen. Infolge der Einzelvergaben ist allerdings auch der Überwachungsaufwand erheblich gestiegen.“*[487]

Am 14. April 2010 befasste sich die Geschäftsführersitzung mit dem Stand der TGA-Planung durch die pg bbi. In der Sitzung berichtete Joachim Korkhaus, dass

> *„betreffend der TGA-Planungen ein zeitlicher Verzug von 8,5 Monaten besteht. Nach seinen Angaben seien von pg bbi nicht die Anzahl der Planer eingesetzt worden, die diese in dem letzten Gespräch mit der GF zugesichert hätten.“*[488]

Die Kosten für Beschleunigungsmaßnahmen könnten laut Korkhaus noch nicht konkret beziffert werden, eine Summe von ca. 70 Millionen Euro wurde genannt. Laut Protokoll sollten zwei Varianten geprüft werden:

---

[484] Ebd. Bl. 13
[485] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Controllingberichte I. – IV 2010, Controllingbericht Nr. 01/10 Berichtszeitraum: I. Quartal 2010 vom 25.02.2010, FBB 120, S. 4
[486] Ebd. S. 11
[487] Ebd. S. 11
[488] Protokoll Nr. 12/2010 der GFS vom 14.04.2010, FBB 482, Bl. 206

„1. Um den Inbetriebnahmetermin 2011 zu halten, sind Beschleunigungsmaßnahmen zu untersuchen, wobei die hierfür erforderlichen Kosten zu verifizieren sind und in Übereinstimmung mit dem Businessplan zu klären ist, wie und welches Budget hierfür zu belasten ist.
2. zu untersuchen ist eine Variante, wenn keine Beschleunigungsmaßnahmen getroffen werden, welche monetären Auswirkungen eine Inbetriebnahmeverschiebung um
a.) 1 Jahr
b.) ½ Jahr
hätten. Hierbei sind alle betroffenen Bereiche einzubeziehen.“[489]

Im Protokoll der Geschäftsführersitzung vom 27. April 2010 heißt es:

„Frau Graf-Hertling und Herr Korkhaus erläutern den aktuellen Monatsbericht Sachstand Planung & Bau BBI. [...] Der Planungsverzug und die hieraus resultierenden Risiken betreffend der TGA-Planung werden ausführlich erörtert. Der Bereich B wird aufgefordert, vom Generalplaner pgBBI eine juristisch belastbare schriftliche Zusicherung einzuholen, dass der Termin zur Inbetriebnahme BBI noch zu schaffen ist. Frau Graf-Hertling (CbP) führt aus, dass nach den bisherigen Erfahrungen und den von pgbbi eingeleiteten Maßnahmen auch bei Beschleunigungsmaßnahmen ein erhebliches Inbetriebnahmerisiko bestünde, da der Ausbau der technischen Hauptgewerke im Terminal während des laufenden Probebetriebs erfolgen würde.“[490]

Wie in der Sitzung am 14. April ist im Protokoll festgehalten, dass mehrere Szenarien geprüft werden sollten: Die Sicherung der Inbetriebnahme zum Termin 2011 durch Beschleunigungsmaßnahmen, die Verschiebung der Inbetriebnahme um ein halbes Jahr sowie die Verschiebung um ein Jahr.[491] Was im Protokoll der Geschäftsführersitzung nicht wiedergegeben wird, ist die nach Aussagen der Zeugin Ariane Graf-Hertlin (WSP CBP) während der Sitzung an den Tag gelegte Haltung der Geschäftsführer Schwarz und Körtgen. Das unten angeführte Beispiel lässt durchaus Rückschlüsse auf die Unternehmenskultur der Flughafengesellschaft in der damaligen Zeit sowie auf Problembewusstsein und Kritikfähigkeit der Herren Schwarz und Körtgen zu. In der Vorbereitung der Sitzung habe sich Graf-Hertling laut ihrer Aussage vor dem Untersuchungsausschuss damit befasst, wie sie die sich abzeichnende „kritische Situation“ verdeutlichen könne, da diese ihrer Auffassung nach nicht ausreichend wahrgenommen wurde:

„Wie kann ich, ohne zu überdramatisieren, darauf aufmerksam machen, dass jetzt die Sohlen brennen. – Deswegen habe ich mir da viel Gedanken gemacht, das im Team auch besprochen, auch mit dem Herrn Korkhaus intensiv besprochen, also auch mit zwei weiteren Mitarbeitern aus der Steuerung besprochen, wo wir eben auch gesagt haben: An welcher Stelle stehen wir, und wie stellen wir uns dar? [...] und deswegen hatte ich mit denen eng abgestimmt: Wie können wir quasi vielleicht im Vergleich deutlich machen, was vielleicht stärker dann greift, wie die Situation ist und wie eng diese Terminkette jetzt schon ist, und dadurch eben auch die Wahrscheinlichkeit, dass etwas schiefgeht, stärker herüberbringen?“[492]

---

489 Protokoll Nr. 12/2010 der GFS vom 14.04.2010, FBB 482, Bl. 206
490 Protokoll Nr. 13/2010 der GFS vom 27.04.2010, FBB 482, Bl. 210
491 Ebd.
492 Zeugin Ariane Graf-Hertling, Wortprotokoll der Vernehmung am 30.01.2015, S. 12f

Den Austausch zu den von ihr vorgebrachten Bewertungen während der Geschäftsführersitzung bezeichnete Graf-Hertling als „kein normales konstruktives Gespräch“. Sie sei sogar „angeschrien“ worden:

> *„Ich war Persona non grata. [...] Als ich zu dieser Sitzung gegangen bin, bin ich ein bisschen wie ein Lamm zum Schafott - - War mir klar: Du bist hier ein halbes Jahr dabei, und das Erste, was du jetzt hier nach einem halben Jahr zu berichten hast, ist, dass der Termin verschoben wird als Projektleitung der Steuerung. [...] Deswegen habe ich das im Vorfeld gesagt. Ich bin ja im positiven Wind eingesetzt worden: Alles prima, die scheint ja gut - - Und jetzt kommt die an und sagt uns so was. – Und genauso bin ich auch behandelt worden. Ich bin sogar von Außenstehenden, die außerhalb des Raumes waren, angesprochen worden, wie ich denn jetzt überhaupt noch überleben konnte in dem Raum. Das war für die - - Also, auch eigene Flughafenmitarbeiter, Bereichsleiterstatus, die mir dann auf die Schulter geklopft haben im Anschluss, weil ich wirklich angeschrien wurde. Es war kein normales konstruktives Gespräch.*
> *[...]*
> *Man hat gesagt: Das ist nicht Ihre Aufgabe, uns hier zu sagen, dass wir einen Termin zu verschieben haben. – Das war Dr. Körtgens Originalton [...] Natürlich kam sofort eine ganz große Abneigung persönlicher Art an meine Person. Das hat sich nach der Sitzung auch ganz schnell – wie soll man sagen? – über Herrn Manninger sogar hinweg an Dr. Cronauer damals, wurde sich da gewandt. Er selbst hat die Zwiesprache dort gesucht, und man da eigentlich verlangt, dass ich dort vom Posten enthoben werde.“*[493]

Der Controllingbericht II. Quartal 2010 mit dem Stand vom 03.05.2010 gibt unter dem Punkt „1.0 Kosten und Termine übergeordnet“ an:

> *„Das Projekt BBI befindet sich nach wie vor im Kostenrahmen. Aufgrund erheblicher Planungs- und Bauverzüge FGT Hochbau TGA wird die terminliche Lage als sehr angespannt beurteilt. Ferner gab es bei einzelnen Gewerken Verzüge infolge des harten Winters, die voraussichtlich bis zum Sommer 2010 aufzuholen sind.*
> *Um die Inbetriebnahme des Projektes BBI zum 30.10.2011 scherzustellen, müssen nunmehr die Planungsdefizite beseitigt und Bauprozesse sowie die technische Inbetriebnahme- und die ORAT-Prozesse deutlich gestrafft werden. Hierzu laufen umfangreiche Untersuchungen zu Auswirkungen auf Termine und Kosten.*
> *Für die zukünftige Entwicklung des Projektes und damit auch den Inbetriebnahmetermin sind zwei wesentliche Risikobereiche zu benennen. Zum einen ist dies die bereits seit Mitte 2009 berichtete und durch die Insolvenz des TGA-Planers IGK IGR trotz umfangreicher Gegensteuerungsmaßnahmen weiter verschlechterte Planungssituation TGA Terminal. Zum Zweiten sind dies die möglichen weitreichenden Auswirkungen der Verordnung (EU) Nr. 297/2010 zur Veränderung der Verordnung (EG) Nr. 272/2009 in Bezug auf die Kontrollbestimmungen für Flüssigkeiten, Aerosole und Gele an Flughäfen mit Inkrafttreten vom 29.04.2010. Eine ausführliche von Handlungsempfehlungen und wirtschaftlichen Auswirkungen erfolgt aktuell in der AR-Sitzung am 25.06.2010.“*[494]

---

[493] Ebd. S. 13f
[494] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Controllingberichte I. – IV 2010, Controllingbericht Nr. 02/10 Berichtszeitraum: II. Quartal 2010 vom 25.02.2010, FBB 120, S. 4

Unter dem Punkt „1.1.2. Teilprojekt B 01 Hochbau (BT)“ heißt es:

> *„Im Teilprojekt Hochbau sind einzelne Teilleistungen als kritisch zu bewerten. Oberstes Ziel ist es, den Inbetriebnahmetermin des Gesamtprojektes BBI zum 30.10.2011 zu sichern. Hierfür werden alle notwendigen Maßnahmen ergriffen.*
> *[...]*
> *Wie bereits in vorangegangen Controlling-Berichten dargestellt, sind Hintergrund dieser Beurteilung die erheblichen Verzüge des GU I, 5 TGA I bei der Werkstatt- und Montageplanung sowie der Bauausführung infolge der nach wie vor mangelhaften Ausführungsplanung des Generalplaners und der Insolvenz des TGA-Planungspartners. Viele Folgewerke sind oder werden bei Planung und Ausführung ebenfalls in Mitleidenschaft gezogen.*
> *Nach der Insolvenz des TGA-Planungspartners IGK IGR konnte der Versuch der pg bbi, das Know-how zu erhalten, noch nicht vollständig umgesetzt werden. Zur Verbesserung wurde die Planungsgemeinschaft durch neue TGA-Planungspartner verstärkt. Unter Berücksichtigung der damit zur Verfügung stehenden Ressourcen des Generalplaners wurde ein Zeit- und Maßnahmenplan für die Ertüchtigung der Planung entwickelt. Die Planungsfreigabe gegenüber der Imtech/Caverion soll vorerst durch Workshops erfolgen, damit Planungsänderungen möglichst schnell in den Bauprozess gelangen.*
> *Weiterhin wird die Koordination und das Qualitätsmanagement pg bbi-intern durch ein weiteres Planungsbüro unterstützt. Einige AP-Pakete wurden und werden zur weiteren Sicherung der Planungsleistung und -qualität einzelnen ausführenden Firmen übertragen. Trotzdem können die ausführenden Gewerke derzeit noch nicht ausreichend mit den notwendigen Planungsunterlagen versorgt werden, um weitere negative Terminauswirkungen auszuschließen.*
> *Derzeit wird der Planungs- und Bauablauf überarbeitet und daraufhin überprüft, inwiefern der Inbetriebnahmetermin 30.10.2011 zu sichern ist. Terminsichernde Vereinbarungen mit den AN des technischen und baulichen Ausbaus werden untersucht und sind ggf. zu verhandeln. Eine ausführliche Darstellung von Handlungsempfehlungen und wirtschaftlichen Auswirkungen erfolgt aktuell in der AR-Sitzung am 25.06.2010.*
> *Neben dem vorgenannten Risikobereich Planung TGA sind für die zukünftige Entwicklung der Bauleistungen für das Fluggastterminal auch die möglicherweise weitreichenden Auswirkungen der Verordnung (EG) Nr. 297/2010 zur Veränderung der Verordnung (EG) Nr. 272/2009 in Bezug auf die Kontrollbestimmungen für Flüssigkeiten, Aerosole und Gele an Flughäfen zu beachten. Diese seit dem 29.04.2010 gültigen und bereits frühzeitig in der März-Sitzung des AR dargestellten veränderten Randbedingungen erfordern den Einsatz von geeigneter Detektionstechnologie und die Umorganisation der Kontrollstellen, dies gilt für den Transferbereich ab April 2011 und generell ab April 2013. Zu möglichen Lösungsansätzen erfolgen sowohl Abstimmungen mit der Bundespolizei als auch technische, terminliche und monetäre Untersuchungen. Eine ausführliche Darstellung von Handlungsempfehlungen und wirtschaftlichen Auswirkungen erfolgt aktuelle in der AR-Sitzung am 25.06.2010.“*[495]

---

[495] Ebd. S. 12

In der Geschäftsführersitzung am 4. Mai 2010 wurde wiederum über das Thema TGA-Planungen gesprochen. Laut Protokoll war „GT“ – Geschäftsführer Technik Manfred Körtgen – der Auffassung, dass „vorerst am Termin 30.10.2011 festgehalten werden sollte.“[496] Nach Angaben von Joachim Korkhaus „könnten die bezifferten Beschleunigungsmaßnahmen von ca. 90 Mio. € aus den bestehenden und genehmigten Budget (sic!) abgedeckt werden.“[497] In der Geschäftsführersitzung am 20. Mai 2010 wurden laut Protokoll die vom externen Sachverständigen Michael Fretter vorgelegte Bewertung, ob die Inbetriebnahme des Flughafens am 30.10.2011 noch realisierbar sei, sowie die „interne Bewertung“ hierzu behandelt:

> *„Die externe Bewertung des Sachverständigen Dr. Fretter empfiehlt aufgrund der TGA-Problematik, den Eröffnungstermin um 5 Monate zu verschieben. Die interne Bewertung empfiehlt eine Verschiebung um mindestens 6 Monate, vorzugsweise jedoch um 12 Monate.“*[498]

Die Geschäftsführer Schwarz „GS“ und Körtgen „GT“ vertraten laut Protokoll was eine mögliche Verschiebung des Inbetriebnahmtermins betraf, unterschiedliche Auffassungen:

> *„Unter Berücksichtigung der TGA-Problematik wäre nach GT eine Inbetriebnahme zum 30.06.2012 machbar. GS hält im Hinblick auf den Sommerflugplan diesen Termin für nicht akzeptabel. Ziel sollte dann sein, dass die Inbetriebnahme spätestens zum Ende Mai 2012 erfolgen könne. Der Bereich wird kurzfristig prüfen, ob dieses machbar sei.“*[499]

Bezüglich der notwendigen Umbauten auf Grund der EU-Sicherheitsvorschrift vermerkt das Protokoll:

> *„Nach Angaben von GT sind bereits jetzt die baulichen Voraussetzungen für die nach EU-Vorgaben einzusetzenden Scanner für die Sicherheitskontrollstellen zu schaffen. Ein kostenintensiver Umbau kurz nach Inbetriebnahme sei nicht vermittelbar. Deshalb sei der erforderliche Zusatzbau jetzt umzusetzen und der Innenausbau kann dann anschließend auch nach der Inbetriebnahme vorgenommen werden. Allerdings sei dieses nur mit einer Inbetriebnahmeverschiebung um 12 Monate machbar.“*[500]

Die Entscheidung über eine Verschiebung solle in der Geschäftsführersitzung am 25. Mai 2010 getroffen werden.[501] In der Geschäftsführersitzung am 2. Juni 2010 wurde allerdings entgegen der Festlegung im Protokoll der Geschäftsführersitzung am 20. Mai immer noch keine Entscheidung über eine Verschiebung des Inbetriebnahmetermins getroffen. Es habe hierzu bereits ein Gespräch der Geschäftsführung mit dem Regierenden Bürgermeister und Aufsichtsratsvorsitzenden Klaus Wowereit stattgefunden.[502] Eine „etwaige Terminverschiebung“ werde sich

[496] Protokoll Nr. 13/2010 der GFS vom 04.05.2010, FBB 482, Bl. 213
[497] Ebd.
[498] Protokoll Nr. 16/2010 der GFS vom 20.05.2010, FBB 482, Bl. 223
[499] Ebd.
[500] Ebd.
[501] Ebd.
[502] Protokoll Nr. 18/2010 der GFS vom 02.06.2010, FBB 482, Bl. 226

> *„zunächst ausschließlich an den Szenarien aus der bekannten TGA-Problematik orientieren. Sollte eine Terminverschiebung aus diesen Gründen unausweichlich werden, so soll dann die Thematik Sicherheitskontrollstellen bei den Umplanungen mitberücksichtigt werden.“*[503]

Zunächst sei nach Vorgabe der Geschäftsführung zwischen der pg bbi, WSP CBP, dem Sachverständigen Fretter und der Flughafengesellschaft eine

> *„einheitliche nachvollziehbare Aussage über die zeitlichen Verzögerungen betreffend der TGA Planungen herbeizuführen. Bei Nichteinhaltung des Inbetriebnahmetermins 30.10.2011 ist ausführlich und nachvollziehbar zu begründen, weshalb dieser Termin nicht zu halten ist.“*[504]

In der Sitzung des Projektausschusses des Aufsichtsrats am 11. Juni 2010 wurde laut Protokoll unter dem zusätzlichen TOP „Neue EU-Sicherheitsvorschriften, Planung TGA im Teil B) Technische Gebäude Ausstattung (TGA)“ folgendes besprochen:

> *„Herr Körtgen führt in den Sachstand ein. Die Insolvenz des durch die Planungsgemeinschaft pgbbi beauftragten TGA-Planers IGK sei am 08. Februar 2010 eingetreten. Unmittelbar im Anschluss an diese Insolvenz seien die Gespräche zwischen der FBS und der Planungsgemeinschaft pgbbi zur Bestandsaufnahme und Lösung aufgenommen worden. Zwar seien auch bereits vor der Insolvenz Planungsverzüge festgestellt worden, die aber als noch aufholbar dargestellt wurden. Erst im Zuge der Insolvenz wurde der gesamte Planungsverzug sichtbar. Zwischenzeitlich seien durch die Planungsgemeinschaft pgbbi 60 zusätzliche Planer beschäftigt worden. Die seitens des insolventen Planers IGK eingebundenen Subunternehmer seien auch weiterhin mit den vorhandenen Aufgaben betraut.*[505] *[...] Herr Manninger (WSP/CBP) stellt den empfohlenen Terminablauf im Ergebnis der Sachverhaltsaufklärung im Zuge der Insolvenz des TGA-Planers IGK vor. Insgesamt sei zum jetzigen Stand ein Verzug von ca. 9 Monaten festzustellen. Bis August 2010 werde ein Bauverzug von insgesamt 10 Monaten erwartet. Von diesem Verzug könnten mit Hilfe von beschleunigungsmaßnahmen insgesamt 4 Monate aufgeholt werden. Damit ein verbleibenden Verzug von 6 Monaten festzuhalten, der eine Inbetriebnahme des BBI im Mai 2012 zulasse. Herr Körtgen ergänzt, dass die Verkürzung des Probebetriebes nicht möglich sei.*[506] *[...] Herr Wowereit wirft die Frage danach auf, wer die Verzögerungskosten zu tragen habe. Dies könne aus seiner Sicht nicht die Flughafengesellschaft sein, sondern hierfür käme wohl die Planungsgemeinschaft aufgrund Ihrer Verantwortung für die Planungsprozesse in Betracht.*[507] [...] *Herr Körtgen erwidert hierauf, dass die Aufarbeitung des Sachverhalts einschließlich der Klärung der Verantwortlichkeiten derzeit im Gange sein und die ersten Ergebnisse möglichst schon für die Aufsichtsratssitzung am 25. Juni 2010 aufbereitet werden sollen.“*[508]

---

[503] Ebd.
[504] Ebd.
[505] Flughafen Berlin Schönefeld GmbH, Projektausschuss FBS (neu) Protokoll 2010-2012, FBB 255, Bl. 282
[506] Ebd.
[507] Ebd.
[508] Ebd.

In den Unterlagen der Berliner Senatskanzlei zur Vorbereitung der Aufsichtsratssitzung am 25. Juni 2010 werden die Hintergründe zur notwendig gewordenen Verschiebung der Inbetriebnahme dargestellt. Unter Hinweis auf denn Insolvenzantrag der IGK IGR am 8. Februar 2010 heißt es, dass „die planerische Gesamtverantwortung und die gesamtschuldnerische Haftung für die TGA bei der pg bbi“ verbliebe.[509] Zum Ablauf des Vorgangs heißt es in den Unterlagen:

> *„Die pg bbi sagte seit dem 11.02.2010 in mehreren Gesprächen und Schreiben zu, die kompletten Planungsleistungen einschließlich der nach der IGK IGR-Insolvenz fehlenden TGA-Planungen so erbringen zu können, dass der Inbetriebnahmetermin 30.10.2011 zu halten sein würde. Mit diesen Aussagen wurden allerdings die Bedingungen eines optimalen Projektverlaufes sowie finanzieller Mehraufwendungen verknüpft. Abweichend von dieser Aussage erhielten die FBS am 19.05.2010 ein Schreiben des BBI-Projektsteuerers WSP CBP Airport GmbH (CBP), in dem auf eine erhebliche Gefährdung des Zeitplans durch die u. a. Insolvenz-bedingten Verzüge bei der TGA-Planung hingewiesen wurde.“*[510]

Zur „Herleitung“ eines neuen Inbetriebnahmetermins heißt es weiter:

> *„Die FBS hat den konkreten Termin der Betriebsaufnahme des neuen Flughafens sowohl planerisch als auch aus luftverkehrlicher Sicht bewertet und optimiert. Aufgrund der aktuellen Terminsituation bei der TGA-Planung sowie den EU-Sicherheitsvorschriften kann die Betriebsaufnahme frühestens Ende Mai 2012 erfolgen.“*[511]

Es wird vorgeschlagen, dass Eröffnung und „faktische Betriebsaufnahme [...] unbedingt getrennt“ werden sollten, um „bei der eigentlichen Betriebsaufnahme das Augenmerk vollständig auf die operativen Belange legen zu können“. Aus diesem Grund empfehle sich folgender Ablauf: Am 30. Mai 2012 solle das „offizielle Eröffnungsevent“ stattfinden, am Abend des 2. Juni 2012 die „offiziellen Schließungsevents Schönefeld und Tegel“, in der Nacht vom 2. Auf den 3. Juni 2012 der Umzug von Tegel und Schönefeld zum neuen Flughafen und am Sonntag, den 3. Juni der „Erstflug und offizieller Betriebsstart“ des neuen Flughafens.[512]

Die vom Mitarbeiter der Brandenburgischen Staatskanzlei Thomas Seidel für den damaligen Ministerpräsidenten Matthias Platzeck angefertigten Vorbereitungsunterlagen für die Aufsichtsratssitzung am 25. Juni 2010 enthalten deutliche Aussagen zu den Leistungen der pg bbi, der Projektsteuerung sowie der Flughafengesellschaft als Bauherrin. Dass innerhalb des Projekts BER erhebliche Problemstellungen vorhanden waren, war demnach zumindest der Brandenburgischen Staatskanzlei nicht verborgen geblieben. Zum Vorhaben, den Inbetriebnahmetermin zu verschieben, heißt es in den Unterlagen:

> *„Hintergrund der Verschiebungen des Eröffnungstermins sind zum einen die notwendigen Ergänzungen im Sicherheitsbereich durch Vorgaben der EU und*

---

[509] Unterlagen des Aufsichtsratsvorsitzenden zur 97. Sitzung des Aufsichtsrates am 25.06.2010, SKZL 670, Bl. 14
[510] Ebd.
[511] Ebd. Bl. 22
[512] Ebd.

> *unzureichende Planungsleistungen, die es den Baufirmen unmöglich machen ihre Projekte im Terminal fortzuführen. Gleichzeitig soll die Kapazität der ‚Spitzenstunde' von bisher 4.500 auf 5.500 gesteigert werden. Damit können dann ca. 27 Mio. Passagiere p/a abgefertigt werden."*[513]

Dass der damals ins Auge gefasste neue Inbetriebnahmetermin 3. Juni 2012 nicht ohne weiteres umsetzbar sein würde geht ebenso aus dem Vermerk hervor wie der Umstand, dass man dem damaligen Regierenden Bürgermeister von Berlin Klaus Wowereit auf der Brandenburger Seite zutraute, den Inbetriebnahmetermin trotz der vorgefundenen Projektsituation – aus welchen Gründen auch immer – weiter nach vorne zu ziehen:

> *„Nach allen hier vorliegenden Informationen ist ein Eröffnungszeitpunkt 03.06.12 erreichbar aber ehrgeizig. Auf keinen Fall sollte er weiter vorgezogen werden, die das RBm möglicherweise versuchen wird. Garantieren kann aus hiesiger Sicht zum gegenwärtigen Zeitpunkt niemand seriös ob der Termin wirklich realistisch ist."*[514]

Die nun vorliegenden Planungsmängel seien seit Herbst 2009 aufgelaufen. Einerseits seien Pläne „nicht in ausreichender Anzahl erstellt worden" und zum anderen „wurden Pläne in unzureichender Qualität erstellt und können so von den bauausführenden Unternehmen als Arbeitsgrundlage nicht genutzt werden."[515] Bei Nachforschungen sei deutlich geworden, dass

> *„das Controlling der FBS versagt hat und auch die Ausschreibung der Planungsleistungen offensichtlich Mängel enthielt. So wurde z. B. die ARGE pgbbi nicht nur mit den Planungsleistungen betraut sondern sollte auch die Bauausführung überwachen. Was zum Ergebnis führte, das pgbbi als Probleme entstanden, die GF nicht informierte, sondern versuchte die erkannten Mängel zu beheben, was offensichtlich nicht gelang."*[516]

Hervorzuheben ist an dieser Stelle, dass diese Feststellung aus der Potsdamer Staatskanzlei im Juni 2010 getroffen wurde. Aus diesem Grund ist schwer nachvollziehbar, dass es anderen vom Land Brandenburg in den Aufsichtsrat entsandten Mitgliedern bis ins Jahr 2012 nicht aufgegangen sein soll, dass die pg bbi sowohl mit Planungs- als auch Überwachungsleistungen beauftragt war. Genau jener Umstand wurde jedoch vom Brandenburger Minister Helmuth Markov in den Gremiensitzungen zur Verschiebung im Jahr 2012 als einer der großen Mängel erkannt. Entweder war Markov 2012 nicht darüber informiert, welche Feststellungen zu dieser Konstruktion in der Staatskanzlei bereits zwei Jahre zuvor dokumentiert wurden oder die Kritik Markovs an dieser Konstruktion im Mai 2012 ist als eine Art der „Verteidigung nach vorne" zu werten.

In der Projektausschusssitzung vom 11. Juni 2010 wurde im Protokoll unter dem zusätzlichen TOP „Neue EU-Sicherheitsvorschriften, Planung TGA im Teil „B) Technische Gebäude Ausstattung (TGA)" folgendes besprochen:

---

[513] Vermerk der Staatskanzlei des Landes Brandenburg vom 22. Juni 2010 zur Vorbereitung des Ministerpräsidenten auf die Aufsichtsratssitzung vom 25.06.2010, zu TOP 6, StKzl 1, o P.
[514] Ebd.
[515] Ebd.
[516] Ebd.

> *„Herr Körtgen führt in den Sachstand ein. Die Insolvenz des durch die Planungsgemeinschaft pgbbi beauftragten TGA-Planers IGK sei am 08. Februar 2010 eingetreten. Unmittelbar im Anschluss an diese Insolvenz seinen die Gespräche zwischen der FBS und der Planungsgemeinschaft pgbbi zur Bestandsaufnahme und Lösung aufgenommen worden. Zwar seien auch bereits vor der Insolvenz Planungsverzüge festgestellt worden, die aber als noch aufholbar dargestellt wurden. Erst im Zuge der Insolvenz wurde der gesamte Planungsverzug sichtbar. Zwischenzeitlich seien durch die Planungsgemeinschaft pgbbi 60 zusätzliche Planer beschäftigt worden. Die seitens des insolventen Planers IGK eingebundenen Subunternehmer seien auch weiterhin mit den vorhandenen Aufgaben betraut.“*[517]

In der Sitzung des Finanzausschusses des Aufsichtsrats am 17. Juni 2010 wies Körtgen darauf hin, dass zwar bereits vor der Insolvenz von IGK IGR Planungsverzüge festgestellt worden seien. Diese seien jedoch als noch aufholbar dargestellt worden.

> *„Erst im Zuge der Insolvenz sei der gesamte Planungsverzug sichtbar geworden. Auch durch einen externen Gutachter die inzwischen bestätigt, dass der Planungsrückstand bis zu dem geplanten Inbetriebnahmetermin nicht mehr aufholbar sei. Zwischenzeitlich seien durch die Planungsgemeinschaft pgbbi 60 zusätzliche Planer beschäftigt worden.“*[518]

Da eine Verkürzung des Probebetriebs nicht möglich sei, ergebe sich ein „frühest möglicher Inbetriebnahmetermin unter dem Gesichtspunkt TGA für Ende Mai 2012“.[519] Die Prüfung möglicher Regressansprüche sei „aufgrund der bestehenden komplexen Sachlage ein umfangreicher Komplex“. Auch werde die „Inanspruchnahme von Versicherungen geprüft. Insgesamt müsse aber festgehalten werden, dass ein Wechsel des Planers aufgrund des damit verbundenen zusätzlichen Zeitbedarfs keine Option sei.“[520]

> *„Nach Abschluss der Erörterungen empfiehlt der Finanzausschuss aufgrund der hohen Vertraulichkeit der heute gezeigten Unterlagen deren Versendung frühestens 3 Tage vor der Aufsichtsratssitzung an dessen Mitglieder vorzunehmen. Damit sei dann auch eine intensive Erörterung im Aufsichtsrat selbst sicher gestellt.“*[521]

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 25. Juni 2010 wurde über die Folgen der Insolvenz der IGK IGR sowie die Notwendigkeiten gesprochen, die sich aus der EU-Verordnung zur Mitführung von Flüssigkeiten ergaben. Auf die Frage des Aufsichtsratsvorsitzenden Wowereit nach der Weiterbeschäftigung des Personals der insolventen IGK IGR teilte der Technische Geschäftsführer Körtgen mit, dass

> *„dies eine interne Angelegenheit der Planungsgemeinschaft pgbbi sei. Aus Sicht der FBS sei die Sicherung des Know How zwecks geordneter Weiterführung der Planungen entscheidend. Daher seien die bisherigen Know-How-Träger auch*

---

[517] Flughafen Berlin Schönefeld GmbH, Projektausschuss FBS (neu) Protokoll 2010-2012, FBB 255, Bl. 282
[518] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die Sitzung des Finanzausschusses des Aufsichtsrates am 17. Juni 2010, FBB 275, Bl. 115
[519] Ebd.
[520] Ebd. Bl. 115f
[521] Ebd. Bl. 116

weiterhin in dem Projekt tätig. Der bisherige Unterauftragnehmer sei auch weiterhin mit Planungsleistungen beauftragt.“[522]

Matthias Platzeck warf in der Sitzung die Frage auf, warum die seit 2009 bekannten Planungsmängel „nicht zu einem früheren Zeitpunkt als terminkritisch erkannt worden seien“. Körtgen beantwortete dies mit dem Hinweis, dass

„aus Sicht der FBS das entscheidende Kriterium die Aufholbarkeit der Verzüge sei. Hierzu habe es seitens der beauftragten Planer stets positive Auskünfte gegeben. Diese Vorgehensweise sei auch bei vergleichbaren Projekten üblich, da hier stets mit Verzugssituationen umgegangen werden müsse. Erst die beauftragte externe Prüfung habe das volle Ausmaß der eingetretenen Verzüge offen gelegt.“[523]

Wowereit fragte in der Sitzung nach den Gründen der Insolvenz der IGK IGR und „ob ein möglicher Grund eventuelle Zahlungsrückstände des Auftraggebers seien.“[524] Der zu diesem Tagesordnungspunkt in der Sitzung anwesende Planer Hans Joachim Paap von gmp wies darauf hin, dass

„die Zahlungen seitens der FBS stets termingerecht erfolgt seien. Die Ausreichung der Zahlungen durch die pgbbi ans das Planungsbüro IGK habe sich mit der Insolvenz überschnitten. Daher sei die Zahlung auf ein Notaranderkonto erfolgt.“[525]

Paap wies weiter darauf hin, dass es seitens der IGK „Defizite bei der Leistungserbringung gegeben habe“.[526] Der Technische Geschäftsführer Manfred Körtgen machte im Verlauf der Sitzung deutlich, dass ein Austausch der pgbbi „im Interesse des Projektes und zur Vermeidung weiterer deutlicher Zeitverschiebungen nicht in Betracht“ komme.[527] Paap beschrieb auf Nachfrage von Wowereit den aktuellen Stand der Planungskapazitäten dergestalt, dass

„von der Insolvenz die Gewerke Heizung, Lüftung und Klima betroffen seien. Die anderen Gewerke seien davon unberührt. In Folge der Insolvenz sei im ersten Schritt die Bindung von Arbeitnehmern des Subunternehmers IGK, soweit in Berlin ansässig, erfolgt. Zweitens sei die Verstärkung der Planungskapazitäten durch weitere Planungsbüros erfolgt. Somit seien derzeit 60 Planer tätig. In einem dritten Schritt erfolge eine Konzentration auf die ausbaulastigen Gewerke, um so die Verzüge aufzuholen. In einer weiteren Maßnahme würden zusätzliche Kontrollmaßnahmen zur Qualitätssicherung installiert, wie z. B. ein 3-D-Simulation der erstellten Pläne. Im Ergebnis sei damit die Behinderung durch die Insolvenz beseitigt.“[528]

An der Sitzung nahmen keine Vertreter der Projektsteuerung teil, was durch den Vorsitzenden Wowereit kritisiert wurde.[529] Der Aufsichtsrat fasste schließlich u. a. den Beschluss, den

---

[522] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die 97. Sitzung des Aufsichtsrates am 25. Juni 2010, FBB 264, Bl. 3
[523] Ebd. Bl. 3
[524] Ebd. Bl. 4
[525] Ebd.
[526] Ebd.
[527] Ebd.
[528] Ebd. Bl. 5
[529] Ebd.

Inbetriebnahmetermin um sieben Monate zu verschieben. Die Eröffnung des Flughafens solle mit einem „Eröffnungsevent" am Pfingstwochenende Ende Mai 2012 sowie einem „Erstflug" am 3. Juni 2012 erfolgen.

XI. Die Krise des Projekts 2012

1. ORAT 2012

Mit dem Projekt ORAT (Operational Readiness and Airport Transfer) sollte die Inbetriebnahme des Flughafens BER am 3. Juni 2012 vorbereitet werden. Zu diesem Projekt gehören auch die Abläufe, die unter dem Begriff „Probebetrieb" zusammengefasst werden. Beauftragt zur Durchführung des ORAT-Projekts war die Unternehmensberatung McKinsey sowie, als deren Auftragnehmer, die Flughafen München GmbH, die weltweit Dienstleistungen im Bereich ORAT anbietet.[530] Darüber, dass der im November 2011 begonnene Probebetrieb schon im Dezember 2011 nicht planmäßig verlief, geben die dem Untersuchungsausschuss vorliegenden ORAT-Statusberichte Auskunft. So heißt es im ORAT-Statusbericht vom 5. Dezember 2011:

> *„Der aktuelle Stand der Vorbereitung auf den 03.06. liegt hinter dem Plan zurück: Das Probebetriebsbarometer steht aktuell (05.12.) bei 24% (ggü. Planung 53% bereits am 24.11.); wesentliche Systeme waren und sind nicht oder nur eingeschränkt einsatzbereit. Der Schwerpunkt der weiteren Arbeit muss daher auf der baulichen Fertigstellung liegen, da viele nachgelagerte Prozesse, wie die Überprüfung der integrierten Funktionsfähigkeit, die Schulung von Mitarbeitern an Systemen und Anlagen und probeweise Durchführung von Abfertigungsprozessen, hiervon abhängen. […] Orat informiert die GF weiterhin wöchentlich über den Status des Probebetriebs. […] Bisher wurden noch kurz vor Stichtagen (z. B. am 22.11. für den 24.11.) zahlreiche Systeme als verfügbar zugesagt, die dann doch nicht verfügbar waren."*[531]

Nach diesem Protokoll kann demnach davon ausgegangen werden, dass die Geschäftsführung über die Rückstände beim Probebetrieb informiert wurde. Dem ORAT-Statusbericht vom 22. Februar 2012 ist zu entnehmen, dass es der Flughafengesellschaft bis dahin nicht gelungen war, die auch im Januar wiederum festgestellten Rückstände zu beheben:

> *„Die am 31.01. für den 07.02. zugesagten Bereiche wurden nicht in vollem Umfang baulich-technisch fertig gestellt. Trotz der Änderung des PB-Konzepts […] wird damit die Zeit für Eingewöhnung und Fehlerüberprüfung weiter verkürzt; Prozesse können nicht oder nicht ausreichend geprobt werden; es ist davon auszugehen, dass Mitarbeiter vor dem 03.06. ihren Arbeitsplatz nicht fertig gestellt kennen gelernt haben werden."*[532]

Im Protokoll einer Besprechung zum Projekt ORAT, die im Rahmen der Geschäftsführersitzung am 22. Februar 2012 stattfand, ist die damalige Haltung der Geschäftsführung (GF) im Umgang mit Risiken für die beabsichtigte Flughafeneröffnung festgehalten. Zum Zustand der Baustelle heißt es im Protokoll:

> *„Der Zustand der baulichen Fertigstellung liegt deutlich hinter dem für den ORAT-Probebetrieb zugesagten und für eine entsprechende Inbetriebnahmevorbereitung notwendigen Stand zurück, in Summe um rund drei Monate. [...] Hierdurch entsteht*

[530] Vgl. http://www.munich-airport.de/en/micro/consulting/services/orat/index.jsp
[531] ORAT, ORAT-Statusbericht v. 05.12.2011, FBB 459, Bl. 225
[532] ORAT, ORAT-Statusbericht v. 22.02.2012, FBB 459, Bl. 308

> *ein stark erhöhtes Risiko, dass es im Zuge der Inbetriebnahme des neuen Flughafens wie auch im dann anlaufenden Regelbetrieb zu erheblichen Komplikationen, Betriebseinschränkungen und Verspätungen kommen kann.“*[533]

Zu den „Eröffnungsrisiken“ heißt es im Anschluss:

> *„Die GF stellt klar, dass trotz erheblicher Eröffnungsrisiken am 03. Juni 2012 als Eröffnungsdatum festgehalten wird. Weder die Möglichkeit einer Terminverschiebung noch die Option einer partiellen Eröffnung („Soft opening“) sollen weiter untersucht oder diskutiert werden.“*[534]

Laut der Aussage von Sebastian Stern (McKinsey) vor dem Untersuchungsausschuss am 2. Oktober 2015 sei dieser ORAT-Statusbericht vom 22. Februar 2012 der letzte dieser Art gewesen. Am 27. Februar 2012 habe sich die „sehr operative, schnell entscheidende B-5-Runde“ gebildet und demnach habe sich auch der „ORAT-Berichtszyklus“ aufgelöst.[535] Am 13. März 2012 habe noch ein Meilenstein für den ORAT-Probebetrieb bestanden, für den es Seitens des Bereichs Bau der Flughafengesellschaft Zusagen für Teile der Infrastruktur gegeben habe, die für den Probebetrieb benötigt wurden. Diese Bereiche seien jedoch am 13. März nicht fertig gewesen. Es habe sich hierbei um „entscheidende Elemente“ gehandelt, „um den schon komprimierten Plan so umsetzen zu können, und diese baulichen Elemente waren am 13. März dann nicht fertig.“[536] Im Anschluss daran habe man den Brief an die Geschäftsführung vom 14. März 2012 verfasst.

Der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft waren demnach die sich aus dem nur mangelhaft durchführbaren Probebetrieb herleitenden Risiken für die Inbetriebnahme des Flughafens am 3. Juni 2012 bekannt. Im Protokoll der Geschäftsführersitzung am 22. Februar ist sogar von „erheblichen Eröffnungsrisiken“ die Rede. Ähnlich wie schon bei früheren Warnungen – so bspw. den Feststellungen von Drees & Sommer Ende 2008 – hielt die Geschäftsführung in Kenntnis dieser Risiken am Inbetriebnahmetermin fest und verweigerte sich sogar noch der Möglichkeit einer schrittweisen Inbetriebnahme („soft opening“). Dies ist als deutliches Versäumnis der Geschäftsführer Schwarz und Körtgen zu werten.

2. Das Schreiben von PricewaterhouseCoopers vom 6. März 2012

Die unter anderem als Bürgenmandatar beauftragte Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers (PWC) wandte sich am 6. März 2012 an das Bundesverkehrsministerium, das Bundesfinanzministerium, das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg sowie an die Senatsverwaltung für Finanzen Berlin. Thema des Schreibens war ein Bericht zum ORAT-Probebetrieb sowie, wie es in der Betreffzeile heißt, eine „Gefährdung Inbetriebnahme“.[537] Man habe, so PWC, einen Tag zuvor einen „aktualisierten Bericht zum Probebetrieb“ seitens der Flughafengesellschaft erhalten. Der Bericht sei diesmal „etwas ausführlicher als die bislang vorgelegten Unterlagen“. Man hätte

[533] ORAT in der GF-S 22.02.2012, FBB 483, Bl. 212
[534] Ebd.
[535] Zeuge Sebastian Stern, Wortprotokoll der Vernehmung am 02.10.2015, S. 10
[536] Ebd.
[537] PWC, Schreiben an BMVBS, BMF, MdF Brandenburg, SenFin Berlin v. 06.03.2012, SKZL 772, Bl. 64

sich dennoch gewünscht, dass die Flughafengesellschaft „differenzierter darlegt, inwieweit nicht funktionierende Prozesse ursächlich auf den mangelnden Baufortschritt oder auf festgestellte Schwachstellen zurückzuführen sind."[538] Im Anschluss an diese Feststellung zitiert PWC eine Passage aus dem Bericht der Flughafengesellschaft und stellt dem voran, dass die Flughafengesellschaft „entgegen der früheren Berichte" mittlerweile „in ihrer Gesamteinschätzung zum Probebetrieb nunmehr selbst den aktuellen Sachstand als kritisch erachtet".[539] Die von PWC aus dem Bericht zitierte Passage lautet:

> *„[…] besteht ein großes Risiko, dass es bei Betriebsbeginn zu Prozessausfällen, Verspätungen und Kapazitätseinbußen kommt, insbesondere angesichts der hohen zu erwartenden Auslastung ab dem ersten Betriebstag; dieses lässt sich durch entsprechende Maßnahmen zwar reduzieren, bleibt aber dennoch grundsätzlich bestehen."*[540]

Zur damaligen Einschätzung von PWC heißt es im Anschluss:

> *„Sowohl hinsichtlich einzelner Kernprozesse wie auch in der Gesamtbetrachtung des Probebetriebs ist u. E. die zeitgerechte und geordnete Inbetriebnahme als erheblich gefährdet einzuschätzen. Die vorgelegten Unterlagen lassen nach unserer Interpretation nicht den Schluss zu, dass sich das ‚große Risiko' lediglich auf kleinere Unzulänglichkeiten mit geringen Auswirkungen bezieht, wie sie im Rahmen eines Probebetriebs gerade erkannt werden sollen."*[541]

Die Flughafengesellschaft reagierte auf die Einschätzungen von PWC in einer E-Mail an verschiedene Referenten der oben genannten Adressaten des PWC-Schreibens. Es sei richtig, dass dem Bürgenmandatar PWC „als Zwischenstand" die oben zitierten möglichen Schwierigkeiten bei Betriebsbeginn des neuen Flughafens mitgeteilt wurden. Gleichwohl hält die Flughafengesellschaft fest: „Ein Risiko der zeitgerechten Inbetriebnahme des BER lässt sich daraus aus unserer Sicht nicht ableiten. Der Hinweis gilt vielmehr den operativen Risiken zu Betriebsbeginn."[542] Man habe bereits Maßnahmen zur Reduzierung der festgestellten Risiken vorgeschlagen und bereits in den vorangegangenen Monaten entsprechende „Maßnahmenpakete" auf den Weg gebracht. Dennoch wird zum Ende der E-Mail folgendes festgehalten:

> *„In Summe sollen so Risiken, die sich aus der aktuellen Situation ableiten lassen, abgefedert oder abgemildert werden. Aufgrund der sehr hohen Auslastung vom ersten Betriebstag an, bleibt grundsätzlich eine Gefahr von ‚Prozessausfällen, Kapazitätseinbußen und Verspätungen' bestehen. Diese sollen durch die o. g. Fallback-Maßnahmen weitestgehend aufgefangen werden. Um Interpretationsspielräume seitens PWC zukünftig eingrenzen zu können, schlagen wir vor, dass kritische Interpretationen unseres Sachstandes zu dem Probebetrieb im*

[538] Ebd.
[539] Ebd.
[540] Ebd.
[541] Ebd. Bl. 65
[542] E-Mail von Olaf Christoph (FBB) an Johannes Werner (MdF Brandenburg) u. a. v. 14.03.2012, SKZL 772, Bl. 66

> *Ergebnis einer Rückkopplung mit der FBB erfolgen sollen. Dadurch können zukünftig Irritationen vermieden werden.“*[543]

Zu dem o. g. Schreiben wurde als Zeugin vor dem Untersuchungsausschuss Solveig Gute vernommen, die dieses mit unterzeichnet hatte. Allerdings gestaltete sich die Zeugeneinvernahme recht schwierig, da Gute sich bei einem ersten Termin zu Vernehmung am 6. November 2015 weigerte, nahezu alle ihr von den Abgeordneten gestellten Fragen im öffentlichen Teil der Sitzung zu beantworten. Dabei beriefen sich Gute und ihr Rechtsbeistand, Rechtsanwalt Georg-René Lubinski, auf angebliche Interna, zu denen Gute angeblich nicht öffentlich aussagen dürfe. Dies geschah auch bei Fragen, die tatsächlich weder Interna von PWC noch des Auftrags zum Bürgencontrolling betrafen, wie wir hier dokumentieren wollen. So wollte der Abgeordnete Andreas Otto (Bündnis 90/Die Grünen) zum Beispiel wissen, ob sich Gute schon „mehrfach mit solchen Bürgenmandaten beschäftigt“ habe:

> ***Zeugin Solveig Gute****: Ich darf nicht antworten!*
> ***Vorsitzender Martin Delius****: Doch, also Entschuldigung!*
> ***Zeugin Solveig Gute****: Also, Sie sehen an meinem Geburtsdatum, dass ich nicht erst drei Tage - -*
> ***Vorsitzender Martin Delius****: Also, das ist eine Antwort, das würde ich jetzt als Ja interpretieren. Also, ganz im Ernst, bei all meiner Gutmütigkeit, wenn es auf eine geschlossene Frage hinausläuft, dann können Sie mir nicht erzählen, dass – wenn jetzt nicht in der Frage schon Interna drinstehen – das Interna betrifft, also bitte mal ein bisschen die Kirche im Dorf lassen. Natürlich kann die Zeugin antworten, ob sie vorher schon an ähnlichen Projekten gearbeitet hat oder nicht, ohne diese jetzt konkret zu benennen. […]*
> ***Andreas Otto (GRÜNE)****: Haben Sie oder haben Sie nicht?*
> ***Rechtsanwalt Georg-René Lubinski****: Das betrifft Interna und Auftragsgegenstände, die hier in dieser Form nicht beantwortet werden können.*
> ***Vorsitzender Martin Delius****: Herr Lubinski, ich habe Sie gerade darüber belehrt, dass Sie kein eigenes Rede- und Antragsrecht haben. Dass muss ich Ihnen auch auf Antrag der Zeugin nicht erteilen. Das kann ich tun, wenn ich das für richtig halte. Ich bitte jetzt die Zeugin, auf die Frage zu antworten, weil eine Nichtbeantwortung lass ich hier wirklich nicht zu. Das ist eine Frage über den beruflichen Werdegang, der nicht dieses Projekt betrifft und der auch keine Interna von PwC betrifft.*
> ***Zeugin Solveig Gute****: Dann würde ich gerne eine Unterbrechung beantragen.*
> *[…]*
> ***Vorsitzender Martin Delius****: So, können Sie uns denn jetzt etwas mitteilen?*
> ***Zeugin Solveig Gute****: Ich kann die in dieser Sitzungsform nicht beantworten.*
> ***Vorsitzender Martin Delius****: Das stimmt nicht! – [Zuruf der Zeugin Solveig Gute] – Jetzt bin ich dran! Wir haben ja Ihre Aussagegenehmigung hier vorliegen […]“*[544]

Auch im nicht öffentlichen Teil der Vernehmung war Gute am 6. November 2015 nicht bereit, pflichtgemäß auf die Fragen des Untersuchungsausschusses zu antworten. Ihr Rechtsbeistand maß sich gar an, die Vertraulichkeit der Ausschusssitzung in Frage zu stellen:

---
[543] Ebd.
[544] Zeugin Solveig Gute, Wortprotokoll der Vernehmung 06.11.2015, S. 7f

> *„**Vorsitzender Martin Delius**: […] Ich fasse noch einmal zusammen: Wir befinden uns in einer vertraulichen Sitzung, und Frau Gute verweigert die Aussage.*
> ***Rechtsanwalt Georg-René Lubinski**: Wir befinden uns noch nicht in einer vertraulichen Sitzung.*
> ***Vorsitzender Martin Delius**: Nein, Herr Lubinski! Sie können das überhaupt nicht entscheiden! Sie haben gar nicht die Kompetenz und auch nicht das Recht, das zu entscheiden. Der Ausschuss entscheidet, in welchem Modus er sich befindet. […] aber ich habe eingangs der Zeugin zugesichert, dass wir uns in einer vertraulichen Sitzung befinden. Dennoch hat die Zeugin die Aussage verweigert, und zwar nicht die Aussage auf eine bestimmte Frage, sondern ich habe ihr explizit die Möglichkeit gegeben, eine eigene zusammenfassende Erklärung abzugeben, wozu sie eigentlich auch verpflichtet ist. Auch diese Aussage […] hat sie verweigert.“*[545]

In ihrer zweiten Vernehmung am 12. Februar 2015 war Gute schließlich bereit, Fragen des Ausschusses zu beantworten. Zu dem Schreiben vom 6. März 2012 befragt, stellte sie dar, wie PWC seinerzeit zu der im Schreiben festgehaltenen Auffassung zur Gefährdung der Inbetriebnahme gekommen war Hierzu sagte Gute aus:

> *„Anlass war eine Unterlage, die wir von der Flughafengesellschaft bekommen haben, wo sie über den Stand des Probebetriebs, der seinerzeit lief, berichtet hat. Und dann – simple Mathematik: Wie viele Tage Probebetrieb sind vorgesehen? Wie viel Prozent der Aufgaben innerhalb des Probebetriebs sind abgearbeitet? – Und da hatten wir tatsächlich erhebliche Zweifel, ob das plausibel sein kann, und sind zu dem Schluss gekommnen, das kann nicht plausibel sein. Und es war eine der ersten Unterlagen, wo auch der Flughafen selbst sich ein Stück weit kritisch geäußert hat, also wo auch vonseiten des Flughafens gesagt wurde, jetzt ist es eng.“*[546]

Als Reaktion auf das Schreiben habe sich der Interministerielle Ausschuss (IMA) in seiner Sitzung am 21. März 2012 mit den Einschätzungen von PWC befasst. Dort habe die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft nach folgendem Tenor argumentiert:

> *„PwC hat Unrecht. Also wenn Sie es jetzt mal so – Also der Flughafen hat vehement die Auffassung vertreten, er ist der Bauherr, er kann das besser einschätzen, und die Inbetriebnahme ist mitnichten in Gefahr.“*[547]

Die Schreiben, die McKinsey bzgl. des Probebetriebs an die Flughafengesellschaft im März 2012 gesandt hatte (s. u.), gingen bei PWC nach Aussage von Gute erst im Oktober 2012 ein.[548]

Es bleibt demnach festzuhalten, dass die in den ORAT-Statusberichten erfassten, von McKinsey der Flughafengesellschaft mitgeteilten und vom Bürgenmandatar PWC den Vertretern von Bund, Berlin und Brandenburg mitgeteilten Rückstände im Probebetrieb und die damit verbundenen Risiken von der Flughafengesellschaft entweder nicht als problematisch aufgefasst oder gegenüber den Anteilseignern der Flughafengesellschaft bewusst verharmlost wurden. Weiterhin bleibt festzuhalten, dass die Vertreterin von

[545] Ebd. S. 14
[546] Zeugin Solveig Gute, Wortprotokoll der Vernehmung 12.02.2016, S. 30f
[547] Ebd. S. 32
[548] Ebd. S. 33

PricewaterhouseCoopers sowie ihr Rechtsbeistand es mit ihrem Auftreten vor dem Untersuchungsausschuss am notwendigen Respekt gegenüber einem parlamentarischen Gremium fehlen ließen. Es bliebe die Frage zu stellen, inwieweit ein Unternehmen wie PricewaterhouseCoopers, dessen Vertreter ein solch unangemessenes Verhalten an den Tag legen, weiter mit Aufträgen der öffentlichen Hand bedient werden sollte.[549]

3. Die Schreiben von McKinsey

Bereits im März 2012 lagen innerhalb der Flughafengesellschaft deutliche schriftliche Warnungen vor, die die für den 3. Juni 2012 geplante Inbetriebnahme des neuen Flughafens zumindest als stark gefährdet erscheinen ließen. In diesem Zusammenhang sind insbesondere die Stellungnahmen des Beratungsgesellschaft McKinsey zu nennen, die vor dem Hintergrund des für die Inbetriebnahme notwendigen Probebetriebs abgegeben wurden. Nach Angaben des Senats war McKinsey von Januar 2010 bis Juni 2012 mit dem sog. Los 1 des ORAT-Projekts von der Flughafengesellschaft beauftragt. Hierzu gehörten unter anderem Betriebskonzepte und Schulungen. Im Jahr 2014 war McKinsey zudem im Rahmen des „FBB 2020-Strategieprozesses sowie für einen Workshop mit der Geschäftsführung“ beauftragt.[550] Sebastian Stern umschrieb die Aufgaben von McKinsey vor dem Untersuchungsausschuss im Oktober 2015 wie folgt: Aufgabe des Unternehmens war es,

> *„die Prozesse zu definieren und einzuspielen und sicherzustellen, wenn der Flughafen baulich-technisch fertig ist, dass die Leute, die dann da arbeiten sollen, auch wissen, was sie tun, und auch von der operativen-prozessualen Sicht die Eröffnung und dann die Inbetriebnahme funktioniert. Das beinhaltete vier Arbeitspakete. Das erste Arbeitspaket war das allgemeine Programmmanagement, also die Transparenz über das Gesamt-ORAT-Programm sicherzustellen. Das zweite waren sogenannte Betriebskonzepte. Da ging es im Kern darum, die wesentlichen Flughafenprozesse zu definieren, also: Was passiert in der Ankunft? Was passiert beim Abflug? Wie sehen diese Prozesse in der zukünftigen neuen Infrastruktur aus? Das dritte Arbeitspaket, Schulungen, da ging es darum, diese neuen Prozesse an die Mitarbeiter zu bringen, also Schulungen zu organisieren. Und das vierte Arbeitspaket, Probebetrieb, wo es darum ging, die neuen Prozesse wirklich am neuen Flughafen in der sechsmonatigen Probebetriebsphase zu testen und zu simulieren. Wir haben diese Arbeitspakete mit zwei Subunternehmern gemacht, dem Flughafen München, insbesondere fokussiert auf den Probebetrieb, und der Gaetan GmbH, die insbesondere im Themengebiet Schulungen unterstützt hat.“*[551]

Der Probebetrieb begann laut Stern am 24. November 2011. bereits Mitte des Jahres 2011 habe man sich mit dem Bereich Bau der Flughafengesellschaft abgestimmt, welche baulichen Voraussetzungen für die einzelnen Schritte des Probebetriebs notwendig seien. Am 24. November 2011 sei es dann so gewesen, dass diese Voraussetzungen nicht wie abgesprochen erfüllt gewesen seien. Dies sei auch im Zeitraum danach nicht wieder aufgeholt worden.[552] Zu Beginn des Probebetriebs seien im Check-in-Bereich keine „fertigen Counter“ inklusive der

---

[549] Vgl. auch Berliner Morgenpost (Zeugin drohen 10.000 Euro Geldstrafe) v. 07.11.2015 u. Tagesspiegel (BER-Zeugin soll 10000 Euro zahlen) v. 07.11.2015
[550] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/17998
[551] Zeuge Sebastian Stern, Wortprotokoll 02.10.2015, S. 5
[552] Ebd. S. 6

benötigten IT vorhanden gewesen. Die Sicherheitskontrollen für Passagiere und Mitarbeiter seien nicht verfügbar gewesen. Auch bei der Gepäckförderanlage habe es Verzüge gegeben.[553] Mit dem damaligen Zustand der Brandschutzanlage habe man sich im ORAT-Projekt nicht befasst bzw. man habe von dem Zustand auch nichts gewusst.[554]

Zu den im Folgenden zitierten Schreiben von McKinsey sowie der Flughafen München GmbH sei vorausgeschickt, dass selbige die Piratenfraktion über einen Informanten erreichten. Der Untersuchungsausschuss hat die Briefe ebenfalls angefordert. Die Zitate sind aber den der Fraktion vorliegenden Schreiben und nicht den Beweismitteln des Untersuchungsausschusses entnommen.

Im Vorfeld des Schreibens von McKinsey an die Flughafengesellschaft vom 15. März 2012 habe am 13. März ein sog. Meilenstein bestanden: Der Bereich Bau der Flughafengesellschaft habe Zusagen für Teile der Infrastruktur abgegeben, die für den Probebetrieb benötigt wurde, und diese Zusage nicht eingehalten. Man habe sich schließlich entschlossen, den Stand des Projekts aus der Sicht von McKinsey „präzise zusammenzufassen“.[555] Vor dem Hintergrund des Zustands des Projekts Ende 2011/Anfang 2012 habe McKinsey der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft auch die Optionen vorgeschlagen, die Inbetriebnahme des Flughafens entweder zu verschieben oder den Flughafen zunächst mit einer „Soft-Opening-Strategie“ (also zum Beispiel mit einer weiteren parallelen Nutzung des alten Schönefelder Flughafens) in Betrieb zu nehmen. Zu beiden vorgeschlagenen Optionen habe die Geschäftsführung entschieden, dass „eine weitere Untersuchung aus unserem Projekt mit den Ressourcen, die ich überblicken konnte, nicht erfolgen soll.“[556]

Die Flughafen München GmbH fungierte als Auftragnehmer von McKinsey. In dieser Funktion wandte sie sich am 14. März 2012 in einem Schreiben mit dem Betreff „Probebetrieb/Inbetriebnahme BER“ an McKinsey.[557] In dem Brief weisen die Unterzeichner darauf hin, dass nach vier Monaten Probebetrieb auf Grund des massiven Bauverzugs „die operative Betriebsfähigkeit des neuen Flughafens deutlich hinter Plan“ zurückliege. „Dadurch entsteht ein sehr hohes Risiko für eine erfolgreiche Inbetriebnahme des BER am geplanten Eröffnungstermin 03.06.2012“, heißt es im ersten Absatz des Briefes. Der Flughafen München sehe es als „zwingend notwendig“ an, dass am BER ein „zielführender Probebetrieb“ von sechs Monaten stattfinde. Nur so könne

> *„sichergestellt werden, dass alle Prozesse und Infrastruktureinheiten ausreichend getestet und feinjustiert wurden und Mitarbeiter damit sicher umzugehen wissen, so dass die für die Inbetriebnahme notwendige Effizienz und Effektivität gewährleistet werden kann.“*[558]

Bis zum Datum des Schreibens könne aber „kein zielführender Probebetrieb durchgeführt werden.“ Da der Flughafen noch nicht fertig gestellt sei, könne auch die „eigentliche Kernfunktion“ eines Probebetriebs nicht erfüllt werden.[559] Der Bereich Bau der

---

[553] Ebd. S. 7
[554] Ebd. S. 19
[555] Ebd. S. 10
[556] Ebd. S. 16
[557] Flughafen München GmbH, Schreiben v. 14. März 2012 an McKinsey&Company, Inc. z. Hd. Dr. Sebastian Stern und Dr. Carl-Stefan Neumann
[558] Ebd.
[559] Ebd.

Flughafengesellschaft habe zwar im März 2011 entsprechende Zusagen gemacht, diese seien allerdings „deutlich verfehlt“ worden:

> *„So stand bei Probebetriebsbeginn am 24.11.2011 nur ein Bruchteil der notwendigen Bereiche baulich fertig zur Verfügung – die geforderte baulich/technische Fertigstellung mit allen funktionsfähigen Systemen in den für den Basis-Probebetrieb geforderten Bereichen (einschließlich ZKS[560], GFS) scheint sich erst Ende März vollständig realisieren zu lassen. Die Mängel wurden durch ORAT AP4 im wöchentlichen Rhythmus kommuniziert und durch den Flughafen Berlin deutlich zu langsam abgearbeitet. Eine von März 2011 bis Januar 2012 vom Flughafen Berlin zugesagte komplette baulich/technische Fertigstellung zum 07.02.2012 wurde ebenfalls deutlich verfehlt.“*[561]

Auch danach zugesagte gestaffelte Fertigstellungstermine seien deutlich verfehlt worden. Ebenso findet sich im Schreiben ein Hinweis, dass die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft bereits im Februar 2012 über den kritischen Zustand der Flughafenbaustelle informiert war: „Wie von Ihnen am 20.02.2012 und 22.02.2012 an die Geschäftsführung des Berliner Flughafens kommuniziert, können die Versäumnisse der letzten vier Monate für eine reibungsarme Inbetriebnahme am 03.06.2012 nicht mehr kompensiert werden.“ Es seien zwar Maßnahmen von der Flughafengesellschaft eingeleitet worden, dennoch

> *„ist das derzeitig geplante Inbetriebnahme-Szenario im Juni 2012 mit voller Auslastung extrem gefährdet. Aus rechtlichen oder wirtschaftlichen Gründen, die von ORAT nicht eingeschätzt bzw. bewertet werden können, hat sich der Flughafen Berlin für das Festhalten am 03.06.2012 als Eröffnungstermin – und gegen Optionen wie ‚Soft Opening' – entschieden. Wir müssen darauf hinweisen, dass diese Entscheidung vom Flughafen München aus operativer Sicht nicht mitgetragen werden kann.“*[562]

Überschrieben ist der entsprechende Absatz des Briefes mit der Zwischenüberschrift in Großbuchstaben: „SEHR RISIKOREICHE INBETRIEBNAHME AM 03.06.2012“.[563]

Einen Tag später, am 15. März 2012, wandten sich die Berater von McKinsey zum selben Thema an die Flughafengesellschaft. Das entsprechende als „vertraulich“ gekennzeichnete Schreiben ist direkt an die damaligen Geschäftsführer Rainer Schwarz und Manfred Körtgen gerichtet. Unterzeichnet wurde es von Carl-Stefan Neumann (Director) und Sebastian Stern (Principal), an die zuvor die Flughafen München GmbH ihren Brief gerichtet hatte.[564] Die Vertreter von McKinsey unterrichteten die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft in ähnlicher Weise über die Zustände auf der BER-Baustelle, wie sie zuvor von der Flughafen München GmbH informiert worden waren. So heißt es gleich zu Beginn des Briefs:

---

[560] Zentrale Zutrittskontrolle für Rettungsfahrten
[561] Flughafen München GmbH, Schreiben v. 14. März 2012 an McKinsey&Company, Inc. z. Hd. Dr. Sebastian Stern und Dr. Carl-Stefan Neumann
[562] Ebd.
[563] Ebd.
[564] McKinsey&Company, Schreiben v. 15. März 2012 an die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH – Rainer Schwarz und Manfred Körtgen

> *„wie in den letzten Wochen und Tagen mehrfach besprochen, liegen wir insgesamt deutlich hinter unserem Plan für die Inbetriebnahme am 3. Juni 2012 zurück; der Zeitverlust von aktuell fast vier Monaten ist bis zur Inbetriebnahme nicht aufzuholen.“*[565]

Laut McKinsey sei eine erfolgreiche Inbetriebnahme zum 3. Juni auch mit der zu dieser Zeit stattfindenden Neustrukturierung der Prozesse zur Vorbereitung der Inbetriebnahme „nicht sicherzustellen“. Diese Neustrukturierung sei zwar „sinnvoll und gut“, dennoch sei sie „aus unserer Sicht unzureichend“. Dies habe seine Ursache unter anderem in dem nach wie vor „wesentlich“ zu langsamen Baufortschritt. So seien die vom Bereich B – also dem Bereich, der unter der Leitung von Joachim Korkhaus und Manfred Körtgen stand – „Anfang Januar für den 7. Februar, 27. Februar und 13. März zugesagten Fertigstellungstermine […] ausnahmslos nicht erreicht“ worden.[566] Es folgt eine Aufzählung:

> *„ – Der gesamte südliche Bereich des Main-Piers (zugesagt für 27. Februar) und der Ankunftsbereich (zugesagt für 13. März) sind bei Weitem nicht baulich-technisch fertig gestellt.*
> - *Das ZKS fehlt im Nord- und Südpier komplett; im nördlichen Main-Pier ist es scharfgeschaltet, allerdings nicht mit den finalen Berechtigungen.*
> - *Auf der Non-Schengen-Ebene (E2) ist nur ein Gate-Schalter verfügbar (für den 7. Februar zugesagt: sechs)*
> - *Die letzten vier Check-in-Inseln wurden erst gestern in Betrieb genommen.*
> - *Die Stabilität wesentlicher Teile der technischen Infrastruktur ist nach wie vor unbefriedigend, z.B. fallen Kernsysteme wie die Stromversorgung und das AOE sporadisch aus und erfordern eine Aussetzung des Probebetriebs in den betroffenen Bereichen; auch das FIDS[567] arbeitet noch nicht stabil.“*[568]

Der Probebetrieb finde nur noch „unter erheblichen Einschränkungen“ statt, die das Bauordnungsamt erlassen habe. So seien „der komplette südliche Main-Pier und der gesamte Ankunftsbereich […] nicht nutzbar, weil wesentliche Sicherheitssysteme (Sprinkleranlage, BMA[569]) noch nicht zur Verfügung stehen“.[570] Dies wiederum sei ein Grund dafür, dass sich die „Prozesssicherheit der internen und externen Mitarbeiter nicht wesentlich erhöht“ habe.[571] Das Personal, welches den Flughafenbetrieb ab Juni 2012 sicherstellen sollte, konnte demnach noch im März 2012 nicht so wie erforderlich auf seine neuen Aufgaben vorbereitet werden. In McKinsey-Sprache ausgedrückt: „die Bewertung von Personal und Prozessen im Probebtriebsbarometer hat sich in den letzten vier Wochen kaum verbessert“.[572] Auch ein Hinweis auf mögliche Engpässe am fertigen Flughafen findet sich im Schreiben: „Weiterhin erscheint aktuell die Chek-in-Kapazität nicht ausreichend, um das geplante Flugaufkommen selbst im Normalbetrieb abzuwickeln; auch bestehen starke Zweifel, ob die Kapazität der Sicherheitskontrollen ausreicht.“ Insgesamt ergäben sich „erhebliche, bis zum 3. Juni auch in

---

565 Ebd.
566 Ebd.
567 Flight Information System
568 McKinsey&Company, Schreiben v. 15. März 2012 an die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH – Rainer Schwarz und Manfred Körtgen
569 Brandmeldeanlage
570 McKinsey&Company, Schreiben v. 15. März 2012 an die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH – Rainer Schwarz und Manfred Körtgen
571 Ebd.
572 Ebd.

der neuen Struktur nicht mehr aufholbare Defizite in der Inbetriebnahmevorbereitung." Diesen Standpunkt habe McKinsey „auch in den letzten Wochen bereits dargelegt".[573] Ähnlich wie in dem vorangegangenen Schreiben des Flughafens München weist McKinsey darauf hin, dass sich die Flughafengesellschaft für ein Festhalten am Inbetriebnahmetermin 3. Juni 2012 entschieden habe – auch wenn man die rechtlichen oder wirtschaftlichen Gründe hierfür wie der Flughafen München auch – „nicht einschätzen oder bewerten" könne.[574] Am Ende des McKinsey-Briefes heißt es:

> *„Wir müssen darauf hinweisen, dass wir diese Entscheidung auf Basis der oben aufgeführten Einschätzung nicht mittragen können. (Wir verweisen dafür auch auf die Einschätzung unseres Unterauftragnehmers Flughafen München GmbH, die wir diesem Schreiben beigelegt haben.) Wir würden Sie deshalb nochmals bitten, alle strukturellen Möglichkeiten zur Reduzierung der Auslastung des neuen Flughafens in seiner Startphase zu prüfen. Hierbei sollten auch bisher ausgeschlossene Optionen wie die Streichung von Flügen und eine (teilweise) Aufrechterhaltung des Betriebs in SXF Nord betrachtet werden. Sie sind aus unserer Sicht einer operativ misslungenen Inbetriebnahme immer noch vorzuziehen."*[575]

Stern wies in seiner Aussage vor dem Untersuchungsausschuss deutlich darauf hin, dass er den zweiten Brief von McKinsey an die Flughafengesellschaft vom 13. April 2012 nicht als eine „Entwarnung" aufgefasst habe[576] – im Gegensatz zur Geschäftsführung, die beide Schreiben dem Aufsichtsrat nicht vorgelegt hatte:

> *„Für uns war die Lage weiterhin kritisch, und wir hatten eine Reihe von durchaus noch kritischen Voraussetzungen, die passieren mussten, damit wir die Inbetriebnahme hinkriegen. [...] Dass wir in einer Situation waren, jetzt mal ganz unabhängig von dem Brief, dass wir in einer Situation waren, wo man Entwarnung geben konnte, dass die betriebliche Inbetriebnahme schon so klappt, war nicht meine Sicht der Situation."*[577]

Im Gegensatz dazu hatte Geschäftsführer Rainer Schwarz zum Beispiel in der Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages am 7. November 2012 erklärt, dass man zunächst die Hinweise aus dem ersten Schreiben von McKinsey ernst genommen habe. Mitte März 2012 habe es seitens des Baubereichs jedoch „noch keine Hinweise gegeben, dass die bauliche Fertigstellung der einzelnen Anlagen zum 3. Juni nicht funktionieren würde".[578] In der darauf folgenden Zeit habe der Aufsichtsrat „Endspurtmaßnahmen" beschlossen. Im zweiten Schreiben von McKinsey vom 13. April 2012

> *„würden die beschriebenen Maßnahmen als wichtige Maßnahmen bezeichnet, um wesentliche Brennpunkte der Inbetriebnahme zu adressieren, mit denen eine erfolgreiche Inbetriebnahme zum geplanten Termin als möglich erscheine. Diese Aussage sei an die Einhaltung von vor allem fünf Voraussetzungen geknüpft worden.*

[573] Ebd.
[574] Ebd.
[575] Ebd.
[576] Zeuge Sebastian Stern, Wortprotokoll 02.10.2015, S. 25
[577] Ebd. S. 25
[578] Deutscher Bundestag, Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Protokoll Nr. 17/83, S. 13

Diese Voraussetzungen habe man in der Folgezeit auch gemonitort und ihre Einhaltung kontrolliert.“[579]

Insgesamt habe es

„keine Hinweise gegeben, dass die in den Schreiben von McKinsey formulierten Bedingungen nicht umgesetzt werden könnten. Der zentrale Satz in dem zweiten Schreiben von McKinsey sei gewesen, dass eine erfolgreiche Inbetriebnahme zum geplanten Termin möglich erscheine. Es liege in der Natur der Sache, dass damit Risiken verbunden seien.“[580]

Wie Schwarz mit den Schreiben von McKinsey nach deren Erhalt verfuhr, war eine zentrale Frage im Zusammenhang mit seiner Kündigung und dem sich anschließenden Gerichtsverfahren. Dem Bürgenmandatar PricewaterhouseCoopers lagen die Schreiben nach Aussage von Solveig Gute im Frühjahr 2012 jedenfalls nicht vor. Gute sagte hierzu in ihrer Vernehmung:

„Diese McKinsey-Schreiben, auch die Deutlichkeit, die ja zutage tritt, die sind erst im Oktober, 27. Oktober bekannt geworden. Die haben wir per E-Mail erhalten mit dem Hinweis: Dieses Schreiben von McKinsey haben wir heute an den Aufsichtsrat weitergeleitet, und entsprechend unserer Verpflichtung leiten wir diese Schrieben hiermit auch an Sie weiter. – Also das war tatsächlich lange danach. Also, es war Oktober 2012, dass wir diese Schreiben das erste Mal gesehen haben.“[581]

Erst im Vorfeld der Sitzung des Aufsichtsrats am 1. November 2012 übersandte Schwarz die Schreiben von McKinsey samt einer von ihm erstellten Kommentierung an die Mitglieder des Gremiums.[582] Zur Übersendung der Schreiben an den Aufsichtsrat heißt es in den Vorbereitungsunterlagen des Innensenators Frank Henkel für die Aufsichtsratssitzung am 29. Oktober 2012:

„Am 26.10.2012 wurden von der FBB die aktuell in den Medien und der Sonderkommission ‚Flughafen BER' diskutierten Unterlagen von McKinsey und der Flughafen München GmbH sowie eine Stellungnahme der FBB hierzu übersendet. Die von McKinsey aufgezeigten Probleme in Bezug auf die rechtzeitige Fertigstellung zur Inbetriebnahme wurden von der FBB zum Anlass genommen, die ‚Endspurtmaßnahmen' zu initiieren, die in der AR-Sitzung am 20.04.2012 beschlossen wurden. Die Sonderkommission ‚Flughafen BER' nimmt die Schreiben vom McKinsey zum Anlass Prof. Schwarz die Verheimlichung von wesentlichen Tatsachten gegenüber dem Aufsichtsrat vorzuwerfen. Ob die Geschäftsführung die Hinweise von McKinsey dem Aufsichtsrat direkt zur Kenntnis hätte geben sollen oder die Behandlung der ‚Endspurtmaßnahmen' im Aufsichtsrat am 20.04.2012 als Information ausgereicht hat, ist die große Streitfrage.“[583]

---

[579] Ebd.
[580] Ebd. S. 16
[581] Zeugin Solveig Gute, Wortprotokoll 1UntABER 17/56 v. 12. Februar 2016, S. 33
[582] Landgericht Berlin Geschäftsnummer 93 O 55/13, S. 8
[583] Vermerk SennInnSport ZS B 3 Ti v. 29.10.2012, Vorbereitung für die 109. Außerordentliche Aufsichtsratssitzung, S. 1f, SenInn 7, o. P.

4. Das Treffen von Wowereit und Schwarz am 30. März 2012

Nachdem die Schreiben der Flughafen München GmbH und von McKinsey bei der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft eingegangen waren, kam es zu einem Gespräch zwischen der Geschäftsführung und dem Regierenden Bürgermeister Klaus Wowereit in seiner Eigenschaft als Aufsichtsratsvorsitzender der Flughafengesellschaft. Zu diesem Vorgang wurde Rainer Schwarz am 4. September 2014 vor dem Landgericht Berlin befragt. In dem Prozess ging es darum, ob die fristlose Kündigung von Schwarz durch den Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft im Juni 2013 rechtmäßig erfolgte. Ein Prozessgegenstand war dabei auch der Umgang von Schwarz mit den o. g. Schreiben und die Frage, ob die Information des Aufsichtsrats über die notwendig gewordene Absage des Inbetriebnahmetermins rechtzeitig erfolgt war. Vor Gericht hatte Schwarz die Information des Regierenden Bürgermeisters wie folgt geschildert: Nachdem er die Schreiben des Flughafens München und von McKinsey erhalten hatte

> *„bat ich Herrn Wowereit um ein Gespräch. Ich habe Herrn Wowereit nicht persönlich angesprochen, sondern einen seiner Mitarbeiter in der Senatskanzlei, Herrn Prahl. Genau genommen war es so, dass meine Sekretärin die Sekretärin von Herrn Wowereit um einen Termin gebeten hatte. Daraufhin rief mich der Mitarbeiter von Herrn Wowereit, Herr Prahl an und fragte mich, worum es gehe. Ich gab daraufhin an, dass wir zum einen Probleme mit dem Probebetrieb hätten und zum anderen, dass auch von Seiten des Bürgencontrollings Zweifel an der Einhaltbarkeit der Termine angemeldet worden sein sollen. Über diese beiden Punkte wollte ich Herrn Wowereit informieren und wollte damit nicht bis zur nächsten Aufsichtsratssitzung warten. Dies teilte ich Herrn Prahl so mit.“*[584]

Die Senatskanzlei habe daraufhin als Termin für ein Treffen den 30. März 2012 vorgeschlagen. Am gleichen Tag habe ohnehin ein gemeinsamer Termin für die Imagekampagne des Flughafens angestanden. Anschließend habe das besagte Gespräch stattgefunden, an dem laut Schwarz neben Wowereit auch Manfred Körtgen teilnahm. Körtgen bestätigte seine Teilnahme in seiner Aussage vor dem Untersuchungsausschuss am 17. Oktober 2014.[585] Bei dem Gespräch sei Wowereit laut Schwarz von ihm auf den Inhalt des McKinsey-Schreibens vom 15. März 2012 hingewiesen worden:

> *„In diesem Gespräch sagten wir Herrn Wowereit, dass es also Probleme mit dem Probebetrieb gebe und wir wiesen ihn auch auf das Schreiben von McKinsey hin, also darauf, dass diese Probleme auch von dritter Seite gesehen würden. Ich wies dabei explizit darauf hin, dass dies Probleme von McKinsey angesprochen wurden. Ob ich daneben auch explizit auf den Flughafen München verwies, weiß ich nicht. Aus unserer Sicht war beides ein einheitlicher Vorgang, denn der Flughafen München war ja der Auftragnehmer von McKinsey. Wir wiesen also Herrn Wowereit darauf hin, dass McKinsey die Durchführbarkeit bzw. den Status des Probebetriebs als sehr problematisch ansah.“*[586]

---

[584] Protokoll der öffentlichen Sitzung des Landgerichts Berlin, Kammer für Handelssachen 93, v. 04.09.2014, Gz. 93 O 55/13, LG Berlin 2, S. 7
[585] Zeuge Manfred Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 17.10.2014, S. 28
[586] Protokoll der öffentlichen Sitzung des Landgerichts Berlin, Kammer für Handelssachen 93, v. 04.09.2014, Gz. 93 O 55/13, LG Berlin 2, S.7f

Gleichzeitig hätten er und Körtgen aber auch auf mögliche Lösungen hingewiesen, wie der Flughafen dennoch rechtzeitig eröffnet werden könne. So habe man vorgeschlagen, um einem möglichen Ausfall der Systeme beim Check-In zu begegnen, ein provisorisches „Zelt-Terminal“ zu errichten, um bei einem Ausfall darauf zurückgreifen zu können. Um Problemen mit der Türsteuerung zu begegnen, habe man vorgeschlagen, die Türen mit Sicherheitsleuten zu besetzen, die diese dann im Fall des Falles manuell öffnen bzw. schließen sollten.[587]

> *„Aus unserer Sicht war es so, dass wir mit diesen Maßnahmen von Seiten des Probebetriebs die Inbetriebnahme hätten planmäßig gewährleisten können. Das sagten wir Herrn Wowereit dann auch so. Es war auch wichtig, dass wir dies Herrn Wowereit an diesem Tag sagten. Denn 20 Tage später war ja die nächste Aufsichtsratssitzung und durch diese Notmaßnahmen, wir nannten sie Endspurtmaßnahmen, wären zusätzliche Kosten entstanden. Für diese zusätzlichen Kosten mussten wir in der Aufsichtsratssitzung das ‚Go’ bekommen. Daher galt es rechtzeitig sicher zu stellen, dass uns diese weiteren Ausgaben bewilligt werden.“*[588]

Vor dem Untersuchungsausschuss zum Umgang mit den Schreiben von McKinsey während des Treffens befragt führte Schwarz aus:

> *„Ehrlich gesagt, ist es ein bisschen schwierig. Ich dachte ursprünglich, ich hätte ihm das Schreiben sogar mitgegeben, aber ich kann es wirklich nicht beschwören. Ich kann nur beschwören die Tatsache, dass wir drüber gesprochen haben, weil sie sich aus der Logik des gesamten Ablaufs ergibt.*
> *[...]*
> *Aber ich kann nun, ehrlich gesagt, nicht mehr beschwören, ob ich ihm die Passage vorgelesen habe oder - -. Ich meine sogar – aber ich wollte das auch vor Gericht nicht beschwören -, ich meine sogar, ich hätte ihm den Brief gegeben. Aber ich kann es nicht beschwören. Aber dass wir darüber gesprochen haben, ist wirklich unzweifelhaft.“*[589]

Gefragt danach, wie intensiv über die Schreiben gesprochen worden sei, sagte Schwarz:

> *„Also, dass das sicherlich über ein bloßes Erwähnen dieses Schreibens hinausgegangen sein muss, ergibt sich aus der Tatsache, dass dann anschließend 14 Millionen freigegeben wurden. Also, wir werden da schon sehr intensiv drüber gesprochen haben, was denn jetzt die Bedenken von McKinsey sind. Sie werden ja auch nachvollziehen können, dass die Aktivitäten, die wir ausgelöst haben, also diese 14 Millionen, praktisch die exakte Antwort auf das ist, was McKinsey eingefordert hat.“*[590]

---

[587] Ebd. S. 8
[588] Ebd.
[589] Zeuge Rainer Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.12.2014, S. 73
[590] Ebd. S. 73

Die „Diskussion über die Einhaltbarkeit des Eröffnungstermins“ mit McKinsey habe sich nach dem Gespräch mit Wowereit fortgesetzt und sei schließlich in dem zweiten Scheiben von McKinsey Mitte April 2012 gemündet, „das weiterhin skeptisch war, in dem die Eröffnung aus Sicht des Probebetriebs aber als möglich angesehen wurde.“[591] Nach Erhalt dieses zweiten Schreibens habe am 16. April 2012 das turnusmäßige Gespräch zwischen der Geschäftsführung und dem Aufsichtsratsvorsitzenden Wowereit angestanden, welches regelmäßig vor den Sitzungen des Aufsichtsrats stattfand. Hierzu sagte Schwarz vor dem Landgericht:

> *„In diesem Gespräch konnte ich Herrn Wowereit signalisieren, dass auch McKinsey unsere Sichtweise nunmehr jedenfalls insoweit teile, dass mit den geplanten Endspurtmaßnahmen die Inbetriebnahme möglich erscheint. Deswegen kam es dann dazu, dass der Aufsichtsrat in der darauf folgenden Sitzung die Kosten für die Endspurtmaßnahmen bewilligte.“*[592]

Der von Schwarz angesprochene zweite Brief von McKinsey datiert vom 13. April 2012 und ist wie das vorige Schreiben an Schwarz und Körtgen adressiert. Zu Beginn des Schreibens bedanken sich dessen Verfasser „für die konstruktiven Diskussionen in den letzten Wochen“.[593] Nachdem „eine Reihe von zusätzlichen Maßnahmen initiiert“ worden sei, fasse McKinsey nun seine „aktualisierte Einschätzung zur Inbetriebnahme“ zusammen. Die so genannte B5-Runde, die die Inbetriebnahme vorbereiten sollte und an der auch McKinsey beteiligt war, habe mittlerweile „die Möglichkeit zusätzlicher ‚Fallback’-Maßnahmen geprüft und weitere wichtige Schritte eingeleitet“. „Essenziell und richtig“ sei insbesondere die Erweiterung des Check-in-Bereichs um 18 Schalter, mit denen das am 3. und 4. Juni 2012 erwartete Passagieraufkommen bewältigt werden könne. Weiterhin arbeite das „Prozessteam Flughafensicherheit“ mit „Hochdruck“ an einer Lösung für bislang nicht ausreichende Kapazitäten bei Personal- und Warenkontrollen sowie für die Türtechnik, „die bisher baulich nicht ausreichend weit fortgeschritten ist und daher im Probebetrieb nicht mehr genügend getestet werden kann.“[594] Zusammenfassend kommt McKinsey zu dem Schluss, dass diese Maßnahmen wichtig seien, um „wesentliche ‚Brennpunkte’ der Inbetriebnahme zu adressieren, und eine erfolgreiche Inbetriebnahme zum geplanten Termin damit möglich erscheint.“[595] Dennoch verweisen die Berater darauf, dass die Inbetriebnahme zum 3. Juni 2012 weiterhin auf einem kritischen Weg ist: „Es bestehen also weiterhin erhebliche und – auf Grund des sehr eingeschränkten Probebetriebs – teilweise noch unvorhersehbare Inbetriebnahmerisiken.“[596] Diesen sei nur mit der Einhaltung von neu definierten zeitlichen Meilensteinen zu begegnen. Sebastian Stern, einer der Unterzeichner der Schreiben, wies in seiner Aussage vor dem Untersuchungsausschuss allerdings deutlich darauf hin, dass er den zweiten Brief von McKinsey an die Flughafengesellschaft vom 13. April 2012 nicht als eine „Entwarnung“ aufgefasst habe[597] – im Gegensatz zur Geschäftsführung, die beide Schreiben dem Aufsichtsrat nicht vorgelegt hatte:

---

[591] Protokoll der öffentlichen Sitzung des Landgerichts Berlin, Kammer für Handelssachen 93, v. 04.09.2014, Gz. 93 O 55/13, LG Berlin 2, S. 9
[592] Ebd.
[593] McKinsey&Company, Schreiben v. 13. April 2012 an die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH – Rainer Schwarz und Manfred Körtgen
[594] Ebd.
[595] Ebd.
[596] Ebd.
[597] Zeuge Sebastian Stern, Wortprotokoll 02.10.2015, S. 25

> *„Für uns war die Lage weiterhin kritisch, und wir hatten eine Reihe von durchaus noch kritischen Voraussetzungen, die passieren mussten, damit wir die Inbetriebnahme hinkriegen. […] Dass wir in einer Situation waren, jetzt mal ganz unabhängig von dem Brief, dass wir in einer Situation waren, wo man Entwarnung geben konnte, dass die betriebliche Inbetriebnahme schon so klappt, war nicht meine Sicht der Situation.“*[598]

Der Vorgang um die Schreiben von McKinsey an die Geschäftsführung war auch Gegenstand in den Sitzungen der vom Bundesverkehrsministerium eingerichteten Soko BER sowie in der rechtlichen Auseinandersetzung der Flughafengesellschaft mit Rainer Schwarz, da hier die grundlegende Frage gestellt wurde, ob der Aufsichtsrat durch die Geschäftsführung ausreichend über die Situation des Projekts BER informiert wurde. Die SoKo BER befasste sich an mehreren Terminen mit den McKinsey-Briefen sowie der durch Schwarz verfolgten Informationspolitik. So wurde Schwarz bei der Sitzung am 12. Oktober 2012 zu diesem Vorgang befragt. Zu diesem Zeitpunkt lagen die Schreiben der SoKo noch nicht offiziell vor. Dem Protokoll ist zu entnehmen, dass Schwarz sich so zu den Briefen äußerte, als dass er deren Existenz bestätigte und darauf hinwies, dass das erste Schreiben „sehr kritisch“ gewesen sei. Der Vorsitzende der SoKo SoKo, der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Michael Odenwald, forderte Schwarz daraufhin in der Sitzung auf, die Schreiben der SoKo zuzuleiten. Dem wollte Schwarz allerdings nicht nachkommen und bot an, dass der Bund als Gesellschafter der Flughafengesellschaft die Schreiben „zeitnah vor Ort einsehen“ könne. Weiterhin wies Schwarz laut Protokoll darauf hin, dass es „müßig“ sei, darüber zu diskutieren, ob die in den Schreiben benannten Probleme tatsächlich zu einer Verschiebung der Inbetriebnahme geführt hätten.

> *„Er betont, dass er erst Anfang Mai erfahren habe, dass wegen der Brandschutzthematik der Termin nicht gehalten werden könne. Die Absage der Eröffnung habe es daraufhin wegen der Brandschutzanlage gegeben und nicht wegen der Probleme im Probebetrieb.“*[599]

Diese Erklärung wollte man zumindest im Bundesverkehrsministerium nicht durchgehen lassen. So heißt es im Fazit des Sitzungsprotokolls:

> *„Nach Erkenntnissen der SoKo BER war der Geschäftsführung der FBB, namentlich Herrn Prof. Schwarz und Herrn Dr. Körtgen, bereits im März 2012 bekannt, dass der geplante Eröffnungstermin des Flughafens Berlin Brandenburg am 03.06.2012 unter operativen Gesichtspunkten nicht mehr zu halten ist. Die Fakten des ORAT-Berichts sowie die Warnungen von McKinsey hätten dem Aufsichtsrat unverzüglich und transparent mitgeteilt werden müssen. Die SoKo kommt zu dem Schluss, dass der Aufsichtsrat über die tatsächlichen Vorgänge falsch bzw. nicht umfassend informiert worden ist. Beide Geschäftsführer hatten den Aufsichtsrat noch in dessen April-Sitzung bewusst in Unkenntnis der tatsächlichen Lage gelassen. […] Der Sprecher der Geschäftsführung und Gesamtverantwortliche für das BER-Projekt hat die Ergebnisse des ORAT-Berichts vom März 2012 nicht an den Aufsichtsrat weitergegeben. Herr Prof. Schwarz trägt dafür – gemeinsam mit dem damaligen Geschäftsführer Dr. Körtgen – die volle Verantwortung.“*[600]

---

[598] Ebd.
[599] Geschäftsstelle SoKo BER, Protokoll der achtzehnten Sitzung der SoKo BER, 12. Oktober 2012, S. 4
[600] Ebd. S. 6

Im Nachgang der Sitzung nahmen Mitglieder der SoKo BER Einblick in die McKinsey-Schreiben. Allerdings habe sich, so ist dem Protokoll der Sitzung vom 25. Oktober 2012 zu entnehmen, Schwarz geweigert, die SoKo-Vertreter Kopien der Schreiben anfertigen zu lassen. Die Einsichtnahme habe aber den in der vorangegangenen Sitzung gewonnenen Eindruck bestätigt.

> *„Es wird aus der SoKo Unverständnis darüber geäußert, dass angesichts dieser dramatischen Situation die Gesellschafter und der AR nicht unverzüglich über das genaue Ausmaß der Probleme informiert wurden und stattdessen der Brandschutz in den Vordergrund gestellt wurde.“*[601]

Wiederum stellte die SoKo fest, dass Schwarz in der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 „detailliert“ darüber hätte informieren müssen,

> *„dass der Eröffnungstermin bereits aus operativen Gründen in höchstem Maße gefährdet war. Die vorgelegten Dokumente belegen, dass mindestens eine reibungslose Inbetriebnahme zum geplanten Termin nicht nur wegen der Brandschutzproblematik unmöglich war. Die Fakten sind Herrn Schwarz schon sehr früh vor der AR-Sitzung im April bekannt gewesen.“*[602]

Der Darstellung, die Schwarz bzgl. der Schreiben von McKinsey vor Gericht darlegte, widersprach der Aufsichtsratsvorsitzende Klaus Wowereit wenig später. In der Antwort auf eine parlamentarische Anfrage von Martin Delius, wie er den Senat über die Warnungen von McKinsey im März 2012 informiert habe, teilte er folgendes mit: Am 30. März 2012 habe tatsächlich ein Gespräch zwischen ihm, Schwarz und Körtgen stattgefunden. Der Termin fand im Anschluss an eine Pressekonferenz zur „Eröffnungskampagne BER“ in seinem Amtszimmer statt. Schwarz habe das Gespräch angeregt, um ihn „insbesondere über sein Gespräch am 21.03.2012 mit den Bürgen zu informieren, welches aufgrund einer Einschätzung von PwC zum Fertigstellungstermin des BER stattgefunden hatte“, heißt es in der Antwort auf die parlamentarische Anfrage.[603] Bei dem Gespräch am 30. März sei laut Wowereit zwar über bestehende „Probleme in Verbindung mit der bevorstehenden Eröffnung“[604] eingegangen worden, es seien aber gleichzeitig Maßnahmen dargestellt worden, die „eine pünktliche Eröffnung des BER sicherstellen sollten“.[605] Beide Geschäftsführer hätten nicht den Eindruck vermittelt, dass eine Inbetriebnahme am 3.Juni 2012 scheitern könnte. „Eine nähere Information des Senats war von daher nicht geboten.“[606] Zum Schreiben von McKinsey vom 15. März 2012 merkt Wowereit an, dieses hätten er und die Senatskanzlei

> *„erst nach der Verschiebung des Eröffnungstermins im Mai 2012 zur Kenntnis erhalten. Eine unmittelbare Kontaktaufnahme des Regierenden Bürgermeisters oder der Senatskanzlei mit dem Unternehmen McKinsey war danach unerheblich.“*[607]

---

[601] Geschäftsstelle SoKo BER, Protokoll der neunzehnten Sitzung der SoKo BER, 25. Oktober 2012, S. 2
[602] Ebd. S. 3
[603] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/14807
[604] Ebd.
[605] Ebd.
[606] Ebd.
[607] Ebd.

Schwarz hingegen hatte wie oben erwähnt vor Gericht dargestellt, dass auch von Seiten des Bürgencontrollings – also von PwC – Zweifel am geplanten Inbetriebnahmetermin bestanden hätten. Gleichzeitig aber betont, dass er den Regierenden Bürgermeister bei besagtem Gespräch auf das Schreiben von McKinsey und die darin enthaltene Darstellung der Problemlage „explizit“ hingewiesen habe. Mit dieser Aussage vor Gericht widersprach Schwarz wiederum einer früheren Darstellung des Vorgangs, die er selbst dem Bauausschuss des Berliner Abgeordnetenhauses wenige Tage nach der Verschiebung, am 18. Mai 2012, in einer Anhörung gegeben hatte. Zu den Schreiben von McKinsey sagte er damals gegenüber den Abgeordneten, dass es einen Brief gegeben habe, in dem McKinsey „im Ergebnis des Probebetriebs große Bedenken“ angemeldet habe.[608] Unter Berücksichtigung der „Rückfallpositionen“ hätte McKinsey in einem zweiten Schreiben mitgeteilt, dass der Inbetriebnahmetermin nun doch mitgetragen werde. Es sei nicht die Aufgabe der Geschäftsführung gewesen, „den Aufsichtsrat über den ersten Brief zu informieren, wenn das in einem zweiten Brief wieder geradegerückt wurde. [...] Insofern hat es dort auch keine Zwischeninformation an den Aufsichtsrat gegeben.“[609] Bei einer Anhörung im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Bundestages am 7. November 2012 hatte Schwarz über die Kenntnis des Aufsichtsratsvorsitzenden Wowereit über die McKinsey-Schreiben laut Protokoll der Ausschusssitzung folgendes gesagt:

> *„Bezogen auf die Frage des Abg. Herbert Behrens teilt er mit, dass die Schreiben von McKinsey an ihn und seine Geschäftsführerkollegen adressiert waren. Dem Aufsichtsratsvorsitzenden hätten sie vor dem 20. April 2012 nicht vorgelegen.“*[610]

Dass Schwarz zwei Jahre später den Vorgang vor Gericht anders darstellte bedeutet, dass er entweder den Abgeordneten im Jahr 2012 oder dem Gericht im Jahr 2014 nicht die Wahrheit gesagt hat. Der Hinweis von Wowereit, er habe das McKinsey-Schreiben vom 15. März erst nach der Verschiebung der Inbetriebnahme „zur Kenntnis erhalten“ schließt allerdings nicht aus, dass er den Inhalt des Schreibens schon vorher kannte und dass er am 30. März mit Schwarz und Körtgen darüber gesprochen hat. In jedem Fall wurden die Schreiben von McKinsey nicht in der Sitzung des Aufsichtsrats am 20. April 2012 behandelt. In diesem Zusammenhang stellte der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Rainer Bomba in der Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Bundestages am 7. November 2012 fest:

> *„Der Inhalt der erwähnten Briefe sei in der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 nicht wiedergegeben worden. Er bekundet, andernfalls würde die Aufsichtsratssitzung einen anderen Verlauf genommen haben.“*[611]

Staatssekretär Michael Odenwald, Leiter der SoKo BER beim Bundesverkehrsministerium, sagte in der selben Sitzung:

> *„Die SoKo sei zu der Erkenntnis gekommen, dass der Aufsichtsrat durch die Geschäftsführung entweder nicht oder nicht hinreichend informiert worden sei. Deswegen habe die SoKo empfohlen, die Vorwürfe gegen den Sprecher der Geschäftsführer, Herr Prof. Dr. Schwarz, bei der nächsten Aufsichtsratssitzung am 1.*

---

[608] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Wortprotokoll BauVerk 17/10, S. 46
[609] Ebd.
[610] Deutscher Bundestag, Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Protokoll Nr. 17/83, S. 16
[611] Ebd. S. 17

November 2012 aktiv anzusprechen und die Frage möglicher haftungsrechtlicher Konsequenzen extern prüfen zu lassen."[612]

5. Die Taskforce Brandschutz

Die Taskforce Brandschutz tagte vom 29. Februar 2012 bis zum 3. Mai 2012 an insgesamt fünf Terminen. An den Sitzungen, die in so genannten „Protokoll minutes" knapp protokolliert wurden, nahmen nach der jeweiligen Teilnehmerlist seitens der Flughafengesellschaft jeweils deren Technischer Geschäftsführer Manfred Körtgen sowie aus deren Bereich Planung und Bau Joachim Korkhaus und Olaf Nozon teil. Seitens der Planer nahmen an jeder der Sitzungen Hans-Joachim Paap und bis auf eine Sitzung Knut Nell von gmp bzw. der pg bbi teil. Ab der dritten Sitzung am 4. April 2012 war der Projektsteuerer WSP CBP durch Christian Manninger vertreten. Vom zuständigen Bauordnungsamt des Landkreises Dahme-Spreewald nahmen an allen Sitzungen mindestens Burkhardt Meißner und Hartmut Zimmermann teil. Der zuständige Landrat Stephan Loge besuchte die Taskforce an zwei Terminen. Die Staatskanzlei Brandenburg wurde in jeder Sitzung von Thomas Seidel aus dem Bereich der Flughafenkoordination unter Staatssekretär Rainer Bretschneider vertreten.[613] Die Geschäftsführungsebene der Flughafengesellschaft sowie die Leitungsebene des Baubereichs und der Projektsteuerung waren demnach in der Taskforce Brandschutz vertreten und waren an dem dort geführten Informationsaustausch beteiligt.

Bei Durchsicht der Teilnehmerlisten der einzelnen Sitzungen fällt allerdings auf, dass kein Vertreter des Landes Berlin an den Sitzungen der Taskforce teilgenommen hatte. Der zum Zeitpunkt der Einrichtung der Taskforce amtierende Aufsichtsratsvorsitzende Klaus Wowereit sagte vor dem Untersuchungsausschuss hierzu, dass dies aus seiner Sicht nicht nötig gewesen sei: „Da war ganz klar Brandenburg für zuständig, und dann ist das auch hilfreich, wenn die das machen. Es müssen ja nicht immer alle drei [Anteilseigner, d. V.] das machen."[614] Das Aufsichtsratsmitglied Frank Henkel sagte auf die Frage, ob es für ihn angemessen gewesen wäre, dass das Land Berlin in der Taskforce nicht vertreten war: „Ehrlich gesagt, darüber habe ich mir keine Gedanken gemacht."[615] Thomas Seidel sagte vor dem Untersuchungsausschuss aus, dass zwischen Berlin und Brandenburg „ein informelle Arbeitsteilung" geherrscht habe. Bodo Mende aus der Berliner Senatskanzlei habe sich um „berlinnahe Themen" gekümmert, zum Beispiel das Themenfeld „Dresdner Bahn". Er selbst habe seinen Schwerpunkt „darauf gelegt, was brandenburgspezifisch ist". Der Planfeststellungsprozess und das Bauordnungsamt seien „nun mal Brandenburger Prozesse, weil das Gelegenheitsgebiet des Flughafens nun mal das Land Brandenburg war und ist." Er habe zur Besetzung der Taskforce nicht mit Mende darüber diskutiert, ob Berlin in dem Gremium vertreten sein sollte. Jedoch:

> *„Herr Mende wusste natürlich von der Arbeitsgruppe. Es gibt ja auch Protokolle, die sind ja zum Teil auch presseöffentlich zitiert worden, die sind ja allen bekannt. Es gab darüber keine Verhandlung im Sinne von: Berlin muss da rein oder sollte da rein."*[616]

---

[612] Deutscher Bundestag, Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Protokoll Nr. 17/83, S. 17
[613] Vgl. Flughafen Berlin Brandenburg, Protokoll minutes Beratung BER Abstimmung zum Stand der Vorbereitung der Abnahmen des Fluggastterminals, FBB 462, Bl. 62ff
[614] Zeuge Klaus Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.06.2015, S. 35
[615] Zeuge Frank Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung am 05.06.2015, S. 29
[616] Zeuge Thomas Seidel, Wortprotokoll der Vernehmung am 22.05.2015, S. 9

Klaus Wowereit stellte in seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss am 19. Juni 2015 klar, dass die Taskforce Brandschutz kein „offiziell" von der Flughafengesellschaft oder deren Aufsichtsrat eingesetztes Gremium gewesen sei. Federführend bei deren Einrichtung sei Brandenburg gewesen.[617] Es sei ihm jedoch bekannt gewesen, dass die Taskforce eingerichtet worden sei und „dass sie auch tagt". Er glaube, „Herr Mende war auch öfters mal da. Ich weiß nicht, ob er dabei war. Doch, er war dabei."[618] Mit dieser Erinnerung lag Wowereit allerdings nicht richtig – zumindest laut den Teilnehmerlisten der Taskforce war Mende an keiner der Sitzungen der Taskforce anwesend.

Inwieweit sich Mitglieder des Aufsichtsrates mit den Ergebnissen der Besprechungen der Taskforce auseinandersetzten, ist unklar. Von Martin Delius in seiner Vernehmung danach befragt, ob die in den Sitzungen der Taskforce behandelten Kritikpunkte des Bauordnungsamtes bezüglich der Genehmigungsfähigkeit der so genannten Interimslösung bei der Entrauchungsanlage auch in die Vorbereitungen der letzten Aufsichtsratssitzung vor Bekanntgabe der Verschiebung am 20. April 2012 eingeflossen seien, gab sich Aufsichtsratsmitglied Frank Henkel erstaunlich unwissend:

> *„Also, wir haben Kenntnis von dieser Taskforce. Ob jetzt unmittelbar das, was Sie fragen, damit -- Würde ich jetzt, jedenfalls aus der Erinnerung, nicht klar beantworten können. Dass es die Taskforce gab, ja, na klar. Da wurde ja nicht mit hinterm Berg gehalten, aber Sie fragen ja, ob es unmittelbar Auswirkungen gab oder Ausflüsse, Informationsflüsse - [Vorsitzender Martin Delius: Mmh!] - an den Aufsichtsrat aus dieser Arbeit der Taskforce. Ich weiß gar nicht, ob sie in dem engen Zusammenhang zwischen der Sitzung des Aufsichtsrats überhaupt schon getagt hatten. - [Vorsitzender Martin Delius: Ja, doch! Sehr intensiv!] - Dann gehe ich davon aus, dass wir auch informiert wurden. Aber valide würde ich das heute nicht mehr in der Erinnerung sagen können."*[619]

Die Einrichtung einer Taskforce habe ihn jedenfalls nicht alarmiert. Aus seiner Sicht sei es eine „völlig normale Haltung und Handlung, dass im operativen Geschäft nachgesteuert wird", so darüber informiert werde, „dass es Probleme gibt, Problemchen, wie immer man das nennen will". Man habe sich eben für ein „Maßnahmenbündel" entschieden, zu dem die Taskforce Brandschutz gehört habe.[620] Allerdings war die Taskforce nicht Teil des operativen Geschäfts der Flughafengesellschaft, worauf Henkel durch den Ausschussvorsitzenden Delius explizit hingewiesen werden musste.[621] Auf die Frage, wie er sich über die in den Sitzungen der Taskforce besprochenen Punkte auf dem Laufenden gehalten habe, konnte Henkel wiederum keine genauen Angaben machen und beließ es bei einer sehr allgemeinen Darstellung:

> *„Ich gehe davon aus, dass es wie zu anderen Berichten auch aus der Arbeit der Taskforce Berichte im Aufsichtsrat dazu gab. Ich erinnere mich nicht im Einzelnen mehr, in welcher Aufsichtsratssitzung was berichtet wurde zu welchem Sachstand, aber dass wir natürlich über die Frage: Wie konnte es eigentlich passieren, dass ganz offensichtlich das Bauordnungsamt die Anlage noch gar nicht abgenommen hatte, wie*

[617] Zeuge Klaus Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.06.2015, S. 34
[618] Ebd.
[619] Zeuge Frank Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung am 05.06.2015, S. 28
[620] Ebd. S. 28f
[621] Ebd. S. 29

konnte man eigentlich davon ausgehen, dass dies geschieht, und wie konnte man vor diesem Hintergrund überhaupt sagen: Wir halten am 3. Juni fest und verschicken sogar die Einladung - - Natürlich war das immer Gegenstand der Diskussion, ist doch klar.“[622]

Auf die Frage von Delius, ob er sich die Protokolle der Taks Force habe geben lassen, antwortete Henkel mit einem klaren „Nein!“.[623] Auf die Nachfrage, ob es nicht zu den Pflichten eines Aufsichtsratsmitglied gehöre, sich auch über Sondergremien wie die Taskforce Brandschutz intensiv zu informieren, erläuterte Henkel:

„Ich hatte mit Sicherheit das tiefe Empfinden, dass in der Aufsichtsratssitzung oder in den Aufsichtsratssitzungen, wo darüber informiert wurde, eine ausreichende Information stattfand, sodass ich darüber hinaus gar keine weitere Notwendigkeit gesehen habe.“[624]

Ähnlich äußerte sich Klaus Wowereit vor dem Untersuchungsausschuss zu der aus seiner Sicht ausreichenden Information des Aufsichtsrats:

„Also insofern und dadurch, dass Brandenburg auch bei dieser Taskforce da wesentlich beteiligt war, der Herr Seidel beispielsweise, kann man auch davon ausgehen dann im Aufsichtsrat, wenn da so elementare Verwerfungen da sind, dass sie dann berichtet worden wären. Die sind aber nicht berichtet worden, sondern, wie gesagt, mit den Maßnahmen zur Behebung der Probleme hier berichtet worden.“[625]

Dass vom Bauordnungsamt innerhalb der Taskforce im Frühjahr 2012 klargestellt worden war, dass die „Interimslösung“ nicht genehmigungsfähig sein würde, drang nach Aussage von Klaus Wowereit vor dem Untersuchungsausschuss nicht bis zu ihm vor. Auf eine entsprechende Frage von Martin Delius antwortete er:

„Nein! Nach meinem Kenntnisstand war das, wie gesagt, als etablierte Maßnahme eine Maßnahme, und die ist bis zum Schluss vorangetrieben worden. Es gab ja nicht von der Taskforce oder vom Bauordnungsamt irgendeinen Punkt, wo die gesagt haben: Geht nicht mehr. Sie waren ganz schnell nach dem Verschieben des Termins, wo sie mitgeteilt haben, jede provisorische Maßnahme wird nicht mehr zugelassen, das heißt, sie haben noch nach der Verschiebung mitgeteilt, dass diese Hand-Maschine-Lösung keine Lösung mehr sein kann, aber erst nach der Verschiebung. […] Auch beim neuen Eröffnungstermin, es war ja deshalb die Vorstellung, dass das nach drei Monaten noch klappen konnte, ging das nicht mehr, weil das dann alles in der Endfassung sein musste. Also mir ist nicht bekannt, dass die gesagt haben: Hand-Maschine-Lösung geht überhaupt nicht.“[626]

---
[622] Ebd. S. 29
[623] Ebd.
[624] Ebd.
[625] Zeuge Klaus Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung 07.06.2013, S. 39
[626] Zeuge Klaus Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.06.2015, S. 35

Es habe bezüglich der Taskforce „zwischen den Referenten auch über Zwischenstände“ ein „regelmäßiger Austausch“ stattgefunden, so Wowereit. „[A]ber ich habe da keine Protokolle gesehen.“[627]

Zum Zustand des Projekts BER heißt es im Protokoll der ersten Sitzung der Taskforce Brandschutz vom 29. Februar 2012:

> *„Der verbleibende Zeitrahmen bis zur anstehenden Betriebsaufnahme des BER 03.06.2012 wird vor dem Hintergrund des Fertigstellungsgrades, der noch offenen technischen Inbetrieb- und Abnahmen als kritisch angesehen und ist Anlass für diese Unterredung.“*[628]

Die anwesenden Kräfte der Flughafengesellschaft – laut Teilnehmerliste Manfred Körtgen, Joachim Korkhaus und Olaf Nozon – erklärten laut Protokoll „anhand vereinfachter graphischer Unterlagen“ den Stand des Projekts. In diesem Zusammenhang wurde seitens der Flughafengesellschaft auch die angedachte „Interimslösung“ für die Entrauchungsanlage erläutert:

> *„Die Verknüpfung der Rauchableitung / Entrauchung und Gebäudeleittechnik mit der Brandmeldeanlage wird interimsweise durch eine Mensch-Maschine.Kopplung an zentralen Positionen (4 Feuerwehr-Einsatzräume) solange 24h ersetzt, bis die Steuerung über die Brandmeldezentrale im III. Quartal 2012 in Funktion gesetzt und die Wirkprinzipprüfungen im IV. Quartal 2012 abgeschlossen sind.“*[629]

Bis Mitte März 2012 solle die Flughafengesellschaft „einen Entwurf für ein Inbetriebnahmekonzept mit modifiziertem Brandschutzkonzept für die vorgezogene Teilnutzung des Terminals“ ausarbeiten und diesen eng mit dem Bauordnungsamt abstimmen.[630] In der Sitzung am 16. März 2012 behandelte die Taskforce Brandschutz den Stand dieses „modifizierten Brandschutzkonzepts“, dessen Konzept („bestehend aus 3 Ordnern“) im Anschluss an die Sitzung an das Bauordnungsamt übergeben wurde.[631] Darin enthalten war auch eine Darstellung der „Mensch-Maschine-Schnittstelle“, mit der die Brandmeldeanlage mit der Gebäudeautomation zur Entrauchung sichergestellt werden sollte.[632] Allerdings heißt es im Protokoll zur Haltung des Bauordnungsamtes:

> *„In der Allgemeinheit wird einer Abweichung zum genehmigten Brandschutzkonzept durch das BOA nicht gefolgt. Hier ist zu differenzieren. BOA kann sich nur in Teilen ein Abweichen vorstellen. Hierzu sind u. a. die Auswirkungen auf die Rauchfreihaltung / Entfluchtung inbes. (sic!) auch bei Fluchtwegüberlängen im Einzelnen darzustellen. Einer verzögerten Alarmierung, wie im genehmigten Brandschutzkonzept vorgesehen, wird unter den geänderten Rahmenbedingungen pauschal nicht gefolgt. Es wird erwartet, dass auf Gefahren, die mit dem Konzept der Mensch-Maschine-Kopplung verbunden sind, explizit und fallbezogen eingegangen*

[627] Ebd.
[628] Flughafen Berlin Brandenburg, Protokoll minutes Beratung BER Abstimmung zum Stand der Vorbereitung der Abnahmen des Fluggastterminals v. 29.02.2012, FBB 462, Bl. 62
[629] Ebd. Bl. 63
[630] Ebd. Bl. 63
[631] Flughafen Berlin Brandenburg, Protokoll minutes Beratung BER Abstimmung zum Stand der Vorbereitung der Abnahmen des Fluggastterminals v. 16.03.2012, FBB 462, Bl. 65
[632] Ebd. Bl. 66

> *wird. Kritisch wird gesehen, dass in großen Teilen keine Zeit für Funktionstests bleibt."*[633]

Bemerkenswert im Zusammenhang mit den Protokollen der Taskforce Brandschutz ist ein von Burkhardt Meißner unterzeichneter Brief des Landkreises Dahme-Spreewald an die Flughafengesellschaft, namentlich den Verfasser des Sitzungsprotokolls vom 29. Februar 2012 Olaf Nozon, vom 12. März 2012. In dem Schreiben beschwert sich Meißner über die Abfassung des Protokolls der Sitzung am 29. Februar. Entsprechende Einwendungen seitens des Landkreises zu einem ersten Protokollentwurf seien nicht in das Protokoll eingeflossen. Meißner beklagt: „Diese geschönte Umschreibung der Tatsachen bringt uns in der Sache selbst nicht weiter. Hier sollte schon deutlich die Brisanz des Themas herausgestellt werden." Dabei bezieht sich Meißner auf Anmerkungen zum Protokollentwurf, die Hartmut Zimmermann am 2. März an die Flughafengesellschaft übermittelt habe. Die Einwände Zimmermanns lauteten:

> *„Ich schätze die Inbetriebnahme von Teilen des Fluggastterminals nach wie vor als äußerst kritisch und risikoreich ein. Die Einschätzung basiert auf Einschätzungen der Prüfsachverständigen, der Wertung verschiedener Schriftstücke z. B. zum ORAT Betrieb und der Ergebnisse und Wertungen meiner Bauzustandsbesichtigungen seit Mai 2010."*[634]

Im Protokoll vom 29. Februar war hingegen nur von einem verbleibenden Zeitrahmen die Rede, der „als kritisch angesehen" werde.[635] Weiterhin heißt es in den im Brief dokumentierten Einwänden Zimmermanns:

> *„Gemeinsam wird eingeschätzt, dass das erwähnte Inbetriebnahmekonzept (vereinfachte graphische Unterlagen) zum 03.06.2012 kritisch zu betrachten ist und die Umsetzbarkeit noch nicht abschließend geprüft wurde. Dieses Inbetriebnahmekonzept ist mit noch nicht abschätzbaren Risiken verbunden. Gleichfalls ist die Rückführung der Interimsmaßnahmen in den Endzustand während eines vorzeitigen Betriebes noch nicht abschließend geklärt."*[636]

Das Bauordnungsamt sah die von der pg bbi und der Flughafengesellschaft vorgestellte „Interimslösung" demnach weitaus kritischer, als es in den Protokollen der Taskforce Brandschutz den Anschein hatte. Unabhängig vom Inhalt der Protokolle müsste jedoch den Sitzungsteilnehmern Körtgen, Korkhaus, Nozon und Paap die Haltung des Bauordnungsamts durch dessen Hinweise bekannt gewesen sein.

In der Sitzung der Taskforce am 4. April 2012 wurde die „Mensch-Maschine-Schnittstelle" laut Protokoll von Hans-Joachim Paap erläutert. Auch in dieser Sitzung kam es seitens des Bauordnungsamtes zu kritischen Anmerkungen:

---

[633] Ebd. Bl. 66
[634] Schreiben des Landkreises Dahme-Spreewald an die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH v. 12.03.2012, FBB 462, Bl. 68
[635] Flughafen Berlin Brandenburg, Protokoll minutes Beratung BER Abstimmung zum Stand der Vorbereitung der Abnahmen des Fluggastterminals v. 29.02.2012, FBB 462, Bl. 62
[636] Schreiben des Landkreises Dahme-Spreewald an die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH v. 12.03.2012, FBB 462, Bl. 69

> *„BOA, Herr Zimmermann stellt klar, dass kein Nachtrag zum Brandschutzkonzept (BSK) akzeptiert wird. Vielmehr liege es im Ermessen, ob die getroffenen Maßnahmen analog dem genehmigten BSK durch Nachweisführung im Einzelfall ausreichend sind. Basis für die Nachweisführung ist das Sicherheitsniveau des genehmigten Brandschutzkonzeptes. FBB bestätigt dies."*[637]

In der Sitzung betonte Thomas Seidel von der Staatskanzlei Brandenburg, dass die behandelten Themen „von Relevanz für den Aufsichtsrat sind und bittet die FBB dies entsprechend für den Bericht zur April-AR aufzubereiten und dabei die Risiken in den Gremienrunden der FBB darzustellen."[638] Dieser Hinweis, die in der Sitzung durch Manfred Körtgen vertretene Geschäftsführung der Flughafengesellschaft möge dem Aufsichtsrat über die besprochenen Themen und Risiken informieren, ist bemerkenswert. Offenbar war man seitens der Staatskanzlei Brandenburg nicht mit Sicherheit davon überzeugt, dass die Geschäftsführung ohne solch einen Hinweis so agieren würde.

Einen Tag vor der letzten Aufsichtsratssitzung vor Bekanntgabe der Verschiebung der Inbetriebnahme (20. April 2012) tagte die Taskforce wiederum unter Teilnahme u. a. von Manfred Körtgen, Joachim Korkhaus, Hans-Joachim Paap und Christian Manninger. Andreas Dahlitz von hhp berlin, zuständig für das Brandschutzkonzept, erläuterte in der Sitzung eine Stellungnahme von hhp berlin zur „Antragstellung auf Nutzung vor Fertigstellung", also der Absicht der Flughafengesellschaft, den BER u. a. unter Zuhilfenahme der „Interimslösung" für die Entrauchungsanlage am 3. Juni 2012 in Betrieb zu nehmen. Zur „Mensch-Maschine-Schnittstelle" sagte Dahlitz laut Protokoll, die „Handlungsanweisung ist zu straffen, Voraussetzung für die Schnittstelle ist, dass tatsächlich alle Anlagenteile an der Brandmeldezentrale anliegen".[639] Insgesamt kam hhp berlin zu einer recht kritischen Einschätzung zum Vorhaben der Flughafengesellschaft:

> *„Hr. Dahlitz sieht aber besonders den Zeitplan als äußerst kritisch an. Unter Verweis auf Gespräche mit den Sachverständigen, bleibt nicht ausreichend Zeit zum Prüfen und für Tests."*[640]

Auch der Vertreter des Bauordnungsamts äußerte sich in der Sitzung wenig zuversichtlich:

> *„Herr Zimmermann sieht die Situation kritischer denn je, zum Einen muss für den Landkreis eine belastbare Unterlage die bestandskräftig wird herauskommen. Er erinnert daran, dass auch andere Behörden zügig Entscheidungen und Verantwortung übernehmen müssen wie im Falle der ZiE [Zustimmung im Einzelfall, d. V.] Brandschutzklappen das Bautechnische Prüfamt. Zum Anderen sind es die gravierenden Restleistungen Brandschutz, die nach heutigem Kenntnisstand eine (sic!) Abnahme entgegenstehen."*[641]

---

[637] Flughafen Berlin Brandenburg, Protokoll minutes Beratung BER Abstimmung zum Stand der Vorbereitung der Abnahmen des Fluggastterminals v. 04.04.2012, FBB 462, Bl. 71
[638] Ebd. Bl. 72
[639] Flughafen Berlin Brandenburg, Protokoll minutes Beratung BER Abstimmung zum Stand der Vorbereitung der Abnahmen des Fluggastterminals v. 19.04.2012, FBB 462, Bl. 74
[640] Ebd.
[641] Ebd. Bl. 74

Der damalige Technische Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Manfred Körtgen wies laut Protokoll auf die Einwände Zimmermanns darauf hin, dass „Risiken das Projekt von Anbeginn begleiten und dass man trotz einiger Rückschläge stets wichtige Terminstellungen erreicht hat."[642]

6. Das Bauordnungsamt und die „Interimslösung"

Wie das Bauordnungsamt im Frühjahr die Situation im Projekt BER einschätzte, belegt auch ein E-Mail-Verkehr zwischen Hartmut Zimmermann und Joachim Korkhaus, den schließlich auch die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft in Gestalt von Manfred Körtgen zur Kenntnis erhielt. In einer E-Mail von Korkhaus an Körtgen vom 20. März 2012 ist bzgl. des Inbetriebnahmekonzeptes folgendes zu lesen:

> *„Sehr geehrter Herr Dr. Körtgen,*
> *im Anhang die Stellungnahme/Einschätzung von Herrn Zimmermann zu den von uns am Freitag, 16.03.2012 Unterlagen. (sic!)*
> *Zwischen den Zeilen öffnet er uns die Tür. Detaillierte Auswertung erfolgt heute. Ich habe gestern schon dazu mit Herrn Meissner telefoniert. Morgen werde ich in einem persönlichen Gespräch das weitere Vorgehen mit Herrn Meissner besprechen."*[643]

In dem der E-Mail angehängten Schreiben, welches von Zimmermann unterzeichnet wurde und welches auf den 18. März 2012 datiert ist, werden zum Inbetriebnahmekonzept u. a. folgende Einschätzungen abgegeben:

> *„Aus dem Antragsentwurf und der Stellungnahme hhpberlin ist kein Rechtsanspruch für eine Inbetriebnahme zum 03.06.2012 ableitbar. [...] Anhand des vorliegenden Antragsentwurfs muss jedoch eingeschätzt werden, dass der Nachweis der Einhaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit mit dem Inbetriebnahmekonzept nicht geführt wurde. Der Antrag sowie auch die Stellungnahme hhpberlin verharmlost wiederholt die äußerst kritische Situation der Inbetriebnahme zum 03.06.2012. [...] Auf die Vielzahl der baulichen Mängel, der noch ausstehenden organisatorischen Maßnahmen und der derzeit vorliegenden lückenhaften Dokumentation zur Inbetriebnahme wird kaum eingegangen."*[644]

Das dreiseitige Schreiben schließt mit der Zusammenfassung:

> *„Der vorliegende Antragsentwurf begründet in keiner Weise, dass die Anforderungen für die Inanspruchnahme des § 76 Abs. 3 BbgBO*[645] *erfüllt sind. Aus dem Antragsentwurf kann nicht abgeleitet werden, dass wegen der öffentlichen Ordnung und Sicherheit keine Bedenken bestehen. Eine vorzeitige Nutzung kann nicht bescheinigt werden. Aus der Antragsunterlage ist weiterhin abzuleiten, dass einer Erweiterung des ORAT 2 Betriebes nicht zugestimmt werden kann."*
> *[...]*

[642] Ebd.
[643] E-Mail von Joachim Korkhaus an Manfred Körtgen v. 20.03.2012, LG Berlin 8, Bl. 62
[644] Ebd. Bl. 64
[645] Inbetriebnahme vor Fertigstellung

> *PS: Um Weiterleitung der Einschätzung wird gebeten."*[646]

Die von Korkhaus an Körtgen vermittelte Ansicht, Zimmermann hätte der Flughafengesellschaft mit diesem Schreiben „eine Tür geöffnet" wollte dieser vor dem Untersuchungsausschuss nicht bestätigen. Zimmermann sagte:

> *„Also ich nicht. Wenn ich eine Tür eingebaut hätte, hätte ich nicht schreiben dürfen: Der vorliegende Antragsentwurf begründet in keiner Weise die Anforderungen für die Inanspruchnahme § 76.3 –, sondern hätte da dann sagen müssen: Ja, unter gewissen Umständen kann ich mir eine Inbetriebnahme nach § 76.3 vorstellen.– Das habe ich nicht gemacht."*[647]

Ob und wie die Haltung des Bauordnungsamts zu Genehmigungsfähigkeit der „Interimslösung" bzw. des Inbetriebnahmekonzeptes in der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 diskutiert wurde, ist aus dem Aufsichtsratsprotokoll nicht ersichtlich. Zum Thema Brandschutz heißt es dort unter dem Tagesordnungspunkt „Sachstandsbericht BBI":

> *„Herr Dr. Körtgen informiert über den aktuellen Sachstand anhand von Folien, die dem Protokoll in der Anlage beigefügt sind und auf deren Inhalt Bezug genommen wird. Auf Nachfrage von Herrn Bomba und weiteren Mitgliedern des Aufsichtsrats teilt er mit, dass trotz der bestehenden Probleme aus aktueller Sicht die Inbetriebnahme des BER zum 03.06.2012 gesichert sei. Der Brandschutz sei das entscheidende Kriterium zur Sicherstellung des Inbetriebnahmetermins am 03.06.2012. Bis zur Fertigstellung des vollautomatisierten Brandschutzes werde eine Teilautomatisation als Interimslösung verfolgt. Das hierzu erstellte Konzept liege inzwischen den Behörden zur Genehmigung vor."*[648]

In der besagten Folie, deren Inhalt dem Controllingbericht 01/2012 entnommen ist, heißt es zur „Interimslösung" für die Entrauchungsanlage, dass ein „Antrag auf vorzeitige Nutzung" im Februar 2012 beim Bauordnungsamt (BOA) vorgelegt worden sei und hierzu „umfangreiche Abstimmungen" stattgefunden hätten. Weiter heißt es:

> *„derzeit Erarbeitung eines Interimskonzeptes mit diversen Szenarien, Vorstellung beim BOA erfolgte Mitte März 2012, nach abschließenden Abstimmungen mit BOA kann Interimskonzept den Antragsunterlagen beigefügt werden. Genehmigung ist zwingende Voraussetzung für behördliche Abnahme und Betriebsaufnahme am 03.06.2012, dies bedarf äußerster Anstrengungen aller Projektbeteiligten"*.[649]

Am 27. April 2012 schließlich erteilte das Bauordnungsamt dem Ansinnen, den Flughafen vor seiner Fertigstellung in Betrieb nehmen zu können, eine deutliche Absage. In einem Schreiben von Zimmermann an Korkhaus vom 27.04.2012 zum Antrag auf Nutzung vor Fertigstellung heißt es hierzu:

---

[646] E-Mail von Joachim Korkhaus an Manfred Körtgen v. 20.03.2012, Anhang, LG Berlin 8, Bl. 66
[647] Zeuge Hartmut Zimmermann, Wortprotokoll 1UntABER 17/43 v. 17 April 2015, S. 85
[648] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die 104. Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 20. April 2012, FBB 254, Bl. 144
[649] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die 104. Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 20. April 2012, FBB 254, o. P.

„[…] in Bearbeitung des von Ihnen mit Datum vom 04. April 2012 eigereichten und mit Datum vom 18. April 2013 ergänzten Antrages auf Nutzung vor Fertigstellung muss ich Ihnen mitteilen, dass ich diesen Antrag nicht folgen kann. Die vorliegende Antragsunterlage greift derart stark in das genehmigte Brandschutzkonzept ein, dass die genehmigten Abweichungen und Erleichterungen nicht mehr aufrechterhalten werden können. […] Zusammenfassend schätze ich ein, dass die Antragsunterlagen nicht geeignet ist eine vorzeitige Nutzung vor Fertigstellung zu gestatten.“[650]

In der Sitzung der Taskforce am 3. Mai äußerte sich der Vertreter des Bauordnungsamts abermals kritisch zum Zustand des Projekts:

„Hr. Zimmermann sieht sich nach aktueller Kenntnis auch gestützt auf seine Begehungen vom 30.04. und 02.05.2012 nicht in der Lage, eine Nutzungsfreigabe in Aussicht zu stellen. Die ‚hardware' muss wie der vorliegenden Baugenehmigung zugrunde liegend vorhanden sein (z. B. Feuerwehreinsatzräume, Brandmeldeanlage, kurz: BMA). Er zweifelt aus den Erfahrungen mit den kleineren Gebäuden und den von den Prüfsachverständigen (kurz: PSV) vorgenommenen Einschränkungen zum Status der BMA an, dass das Gesamtsystem BMA für den Campus BER ausreichend durch die Feuerwehr gestestet funktioniert. Nur wenn von den PSV jeweils eine §76-Erklärung nach BbgBO[651] *vorliegt, wird es eine Erklärung und Zustimmung des BOA zur Inbetriebnahme geben. Die PSV benötigen ausreichend Zeit für Prüfung und Test (2-3 Wochen je Anlage). Nach Sachlage wird die Auskömmlichkeit der restlichen Zeit bezweifelt.“*[652]

An besagter Sitzung nahmen seitens der Flughafengesellschaft u. a. deren Technischer Geschäftsführer Manfred Körtgen sowie dessen Referent Ralf Wagner und der Leiter des Projektbereichs B Joachim Korkhaus teil. Den Anwesenden muss demnach laut der Schilderung im Protokoll klar gewesen sein, dass eine Genehmigung des Bauordnungsamtes zur Inbetriebnahme nicht mehr rechtzeitig für eine Eröffnung des Flughafens am 3. Juni 2012 würde erfolgen können. Nicht nur die als „Hardware“ bezeichneten Vorsaussetzungen waren vier Wochen vor der geplanten Inbetriebnahme noch nicht vollständig vorhanden, auch der Hinweis Zimmermanns, für jede Anlage würden zwei bis drei Wochen Zeit für Prüfungen und Tests benötigt, war ein mehr als deutliches Warnsignal. Trotz dieser offensichtlichen Hinweise blieben die Vertreter der Flughafengesellschaft bei ihrer Absicht, den Flughafen am 3. Juni 2012 in Betrieb nehmen zu wollen. So heißt es am Ende des Sitzungsprotokolls:

„Auf Nachfrage von Hr. Seidel, ob der BER Stand heute am 03.06.2012 eröffnen wird, antwortet Hr. Korkhaus für die FBB: Ja.“[653]

---

[650] Schreiben des Bauordnungsamts Landkreis Dahme-Spreewald von Herrn Zimmermann an Herrn Korkhaus v. 27.04.2012, FBB 484, Bl. 1 f

[651] Der § 76 der Brandenburgischen Bauordnung regelt die Bedingungen und Voraussetzungen, unter denen die Fertigstellung einer baulichen Anlage anzuzeigen ist. Die Anlage darf erst nach Vorlage der entsprechenden Nachweise genutzt werden. Es ist möglich, dass die Bauaufsichtsbehörde eine ganze oder teilweise Nutzung einer baulichen Anlage vor deren Fertigstellung gestattet. Dies allerdings nur, wenn keine Bedenken bzgl. der öffentlichen Sicherheit und Ordnung bestehen (§76 Abs. 3 BbgBO)

[652] Flughafen Berlin Brandenburg, Protokoll minutes Beratung BER Abstimmung zum Stand der Vorbereitung der Abnahmen des Fluggastterminals v. 03.05.2012, FBB 462, Bl. 77

[653] Ebd. Bl. 78

Fünf Tage später, am 8. Mai 2012, wurde die Verschiebung der Inbetriebnahme öffentlich bekannt gegeben. Im Nachgang der Verschiebung machte der Sprecher der Geschäftsführung Rainer Schwarz zumindest vor dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Bundestages am 23. Mai 2012 zweifelhafte Angaben zu den im Zusammenhang mit der Taskforce Brandschutz erfolgten Absprachen mit dem Bauordnungsamt. So sagte Schwarz, dass „entscheidende Kriterium" bezgl. der Inbetriebnahme sei „einzig und allein die Brandschutzanlage gewesen".[654] Für die im Zusammenhang mit dem ORAT-Probebetrieb festgestellten Unzulänglichkeiten seien entsprechende „Rückfallpositionen definiert" worden. Die geplante Brandschutzanlage habe man nicht mehr bis zum 3. Juni realisieren können, darüber sei man sich „Ende 2011 bzw. Anfang 2012"[655] klar geworden.

> *„Somit habe man sich mit den Bauordnungsbehörden auf eine halbautomatische Lösung geeinigt. Das bedeute, dass die Steuerungselemente manuell nachjustiert bzw. gesteuert worden wären. Am 4. Mai habe er dann die Nachricht erhalten, dass die halbautomatische Lösung nicht funktioniere."*[656]

Von einer „Einigung" mit dem Bauordnungsamt bzgl. der „Interimslösung", die laut dieser Aussage von Schwarz getroffen worden sein soll, kann mit Blick auf die oben angeführten Protokolle der Taskforce Brandschutz sowie die angeführten Schriftwechsel keine Rede sein. Möglicherweise wurde Schwarz von den Teilnehmern an den Sitzungen der Taskforce Brandschutz – u. a. Manfred Körtgen und Joachim Korkhaus – nicht angemessen über die dort besprochenen und protokollierten Inhalte informiert. In jedem Fall machte er vor dem Ausschuss des Bundestages unrichtige Angaben.

[654] Deutscher Bundestag, 17. Wahlperiode, Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Protokoll Nr. 17/74, S. 6
[655] Ebd.
[656] Ebd.

XII. Das Ignorieren der Krise

1. Vorfeld der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012

Die letzte Sitzung des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft vor der Bekanntgabe der Verschiebung der Inbetriebnahme des Flughafens fand am 20. April 2012 statt. Der Architekt Hans-Joachim Paap (gmp/pg bbi) bezeichnete diese in seiner Aussage vor dem Untersuchungsausschuss als „entscheidende Sitzung".[657] In der Tat kann dieser Termin als dergestalt betrachtet werden, da der Aufsichtsrat hier einen Beschluss zu so genannten „Endspurtmaßnahmen" traf, mit denen die Inbetriebnahme abgesichert werden sollte. Die Kosten für diese Maßnahmen betrugen 13,9 Millionen Euro. Da die Inbetriebnahme zum 3. Juni 2012 im Vorfeld und während dieser Sitzung als gesichert dargestellt wurde und zudem zusätzliche Mittel aufgewendet wurden, um eine zusätzliche Absicherung zu schaffen, stellen sich die Fragen, inwiefern im Vorfeld der Sitzung innerhalb der Flughafengesellschaft der tatsächliche Zustand der BER-Baustelle und die damit einhergehenden Risiken behandelt wurden und ob der Aufsichtsrat hierüber angemessen informiert wurde bzw. ob er sich selbst angemessen informiert hat.

Im Protokoll einer Besprechung zum Projekt ORAT, die im Rahmen der Geschäftsführersitzung am 22. Februar 2012 stattfand, ist die damalige Haltung der Geschäftsführung (GF) im Umgang mit Risiken für die beabsichtigte Flughafeneröffnung festgehalten. Zum Zustand der Baustelle heißt es im Protokoll:

> *„Der Zustand der baulichen Fertigstellung liegt deutlich hinter dem für den ORAT-Probebetrieb zugesagten und für eine entsprechende Inbetriebnahmevorbereitung notwendigen Stand zurück, in Summe um rund drei Monate. [...] Hierdurch entsteht ein stark erhöhtes Risiko, dass es im Zuge der Inbetriebnahme des neuen Flughafens wie auch im dann anlaufenden Regelbetrieb zu erheblichen Komplikationen, Betriebseinschränkungen und Verspätungen kommen kann."*[658]

Zu den „Eröffnungsrisiken" heißt es im Anschluss:

> *„Die GF stellt klar, dass trotz erheblicher Eröffnungsrisiken am 03. Juni 2012 als Eröffnungsdatum festgehalten wird. Weder die Möglichkeit einer Terminverschiebung noch die Option einer partiellen Eröffnung („Soft opening") sollen weiter untersucht oder diskutiert werden."*[659]

Den Geschäftsführern der Flughafengesellschaft Rainer Schwarz und Manfred Körtgen war demnach spätestens Ende Februar 2012 klar, dass sich allein aus den während des versuchten Probebetriebs auftretenden Problemen „erhebliche Eröffnungsrisiken" ergeben hatten. Die Problematik der Entrauchung ist in diesem Zusammenhang noch gar nicht berücksichtigt.

Dass es auf der Flughafenbaustelle erhebliche Problemlagen gab, bestätigte der Architekt Hans-Joachim Paap bei seiner ersten Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss. Seiner Auffassung nach waren die Probleme bei der Entrauchungsanlage Anfang 2012 nicht der einzige Umstand, der die für den 3. Juni 2012 geplante Inbetriebnahme gefährdete:

---

[657] Zeuge Hans-Joachim Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.03.2014, S. 35
[658] ORAT in der GF-S 22.02.2012, FBB 483, Bl. 212
[659] Ebd.

> *„Was die Öffentlichkeit bisher nicht erfahren hat, ist, dass der Flughafen auch ohne Brandschutzprobleme am 3. Juni nicht hätte eröffnet werden können. – Ich will jetzt mit Schallschutz gar nicht anfangen, aber aufgrund vom Bau- und Genehmigungsrückständen außerhalb des Terminals, was nicht in unserer Verantwortung lag: Die Parkhäuser waren nicht abgenommen – also normalerweise hätte man in kein Parkhaus fahren können –, es fehlten datentechnische Verbindungen zu den Feuerwachen, die haben nicht funktioniert [...], die Notstromversorgung des gesamten Campus hatte keine Sachverständigenabnahme, und das gesamte LAN-Netz [...] war dermaßen instabil, dass Tests nicht gelaufen sind. Also, wenn man Probleme im Brandschutz hat – das ist auch richtig, dass man da genau hinguckt und dass man da keine Leute reinlässt, aber da muss es immer brennen, wenn eine Gefahr auftritt. Dieser Flughafen, den hätte man hochgefahren, und am Vormittag wären die Systeme genauso wie beim T 5 zusammengebrochen[660], und dann hätte man ihn gleich wieder zugemacht, und dann hätte es keine Fall-back-Ebene gegeben.“*[661]

Ob Paap sich allerdings im Vorfeld der Verschiebung der Inbetriebnahme ebenso kritisch zum Zustand des Projekts geäußert hatte konnte nicht ermittelt werden. Bei seiner Vernehmung schilderte Paap auch den Ablauf und besprochene Inhalte der Sitzungen der Taskforce Brandschutz. Seiner Auffassung nach war die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft

> *„über die drohende Absage des Juni-Termins bereits Monate im Voraus im Detail informiert. Ob und in welcher Weise das auch für den Aufsichtsrat vor der entscheidenden Sitzung am 20. April 2012 gilt, vermag ich nicht zu beurteilen. Ihm wurden nach meinem Kenntnisstand wichtige Informationen vorenthalten, und die Lage wurde erneut weit weniger dramatisch dargestellt, als sie war und sie von uns vorgetragen wurde.“*[662]

Zu den Beweismitteln des Untersuchungsausschusses gehörten auch diverse „BBI-Status-Berichte“, auf denen die Logos der Flughafengesellschaft, der pg bbi und das des Projektsteuerers WSP CBP abgebildet sind. Zu diesen Berichten fanden Sitzungen unter Teilnahme der Geschäftsführung statt. Im „BBI-Status-Bericht Januar 2012“ ist unter dem Punkt „Bauliche Umsetzung – Summary“ zur damals vorgefundenen Terminsituation u. a. folgendes vermerkt: „die Intensität auf der Baustelle hat das Maximum erreicht [...] der Bauablauf ist absolut kritisch, es sind keine Puffer mehr vorhanden“. Zudem finde eine „erste Überlappung zwischen Bauausführung und ORAT-Betrieb“ statt.[663] Am Nachmittag des 1. Februar 2012 fand eine Besprechung zum „BBI-Status-Bericht Januar 2012“ statt, an der neben den Geschäftsführern Schwarz und Körtgen u. a. auch Joachim Korkhaus, Olaf Nozon, Knut Nell (pg bbi), Chrsitian Manninger (WSP CBP) und der externe Sachverständige Michael Fretter teilnahmen. Zum Zustand der damaligen Technischen Gebäudeausrüstung heißt es im Protokoll der Sitzung:

> *„Es wird berichtet, dass sich der GU I, 7.4 Sicherheitstechnik (Bosch) und der GU I 7.5 Gebäudeautomation (Siemens) auf dem absolut kritischen Weg befinden und*

---

660 Gemeint ist das Terminal 5 des Flughafens Heathrow, bei dessen Inbetriebnahme massive Probleme mit der Abfertigung von Passagieren und Gepäckstücken zu Tage traten. Vgl. bspw. Der Spiegel (Mutierendes Monster) 15/2008
661 Zeuge Hans-Joachim Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.03.2014, S. 39f
662 Ebd. S. 35
663 Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, BBI-Status-Bericht Januar 2012, S. 34, WSP CBP 1, o. P.

derzeit extrem hohe Parallelität auf der Baustelle besteht. Es erfolgen täglich mehrfache Vor-Ort-Begehungen, um bestehende Probleme sofort lösen zu können. Herr Dr. Fretter stellt nochmals dar, dass die bauliche Umsetzung und die Funktionalität für ORAT unter Einbeziehung der sicherheitstechnischen Anlagen erhebliche Anstrengungen zur Erreichung der Inbetriebnahme am 03.06.2012 voraussetzt. Daher ist eine operative Steuerung vor Ort gerade jetzt enorm wichtig, auch zur Einhaltung der Zwischen-Meilensteine 07.02., 27.02. und 30.03.2012. Auf Nachfrage der Geschäftsführung zur termingerechten Inbetriebnahme führt Herr Dr. Fretter aus, dass im März 2012 eine endgültige Aussage zur Zielerreichung möglich ist.“[664]

Im „BBI-Status-Bericht Februar 2012“, der das Datum vom 27. Februar 2012 trägt, heißt es zusammenfassend zur baulichen Umsetzung:

„Die Intensität der Gewerkeverdichtung auf der Baustelle hat das Maximum erreicht. [...] Der Bauablauf ist absolut kritisch, es sind keine Puffer mehr vorhanden. Zwischen Bauausführung und ORAT-Probebetrieb findet eine Überlappung statt.“[665]

Im Protokoll der zum Statusbericht am 27. Februar 2012 geführten Besprechung, an der seitens der Geschäftsführung Manfred Körtgen teilnahm, heißt im Zusammenhang mit der zentralen Entrauchungsanlage („Anlage 14“):

„Auf Nachfrage von Herrn Dr. Körtgen legt Herr Korkhaus dar, dass die Anlage 14 ab August/September 2012 vollautomatisch funktionieren wird, die Aufschaltung der Komfortanlagen ist Ende des IV. Quartals 2012 geplant. Herr Manninger führt aus, dass eine Teilautomatisierung zur Inbetriebnahme am 03.06.2012 erforderlich ist und derzeit Abstimmungen mit der Behörde zum Grad der Automatisierung stattfinden. Herr Dr. Körtgen betont noch einmal, dass die Teilautomatisierung zwingend erreicht werden muss.“[666]

Zur Terminsituation ist im Protokoll folgendes vermerkt:

„Herr Manninger fasst zusammen, dass die aktuelle terminliche Situation auf dem absolut kritischen Weg liegt. Die Inbetriebnahme am 03.06.2012 ist aus heutiger Sicht sichergestellt, es sind jedoch enorme Anstrengungen zur Zielerreichung erforderlich.“[667]

Im „BBI-Status-Bericht März 2012“ vom 28. März 2012 heißt es ähnlich deutlich wie im Bericht des Vormonats:

„Der Bauablauf ist absolut kritisch, es sind keine Puffer mehr vorhanden. Wochenend-Einsatz bzw. Mehrschichtbetrieb wurde angeordnet. Zwischen Bauausführung und ORAT-Probebetrieb findet eine Überlappung statt, welche immer

---

[664] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, BBI-Status-Bericht Januar 2012, Besprechung am 01.02.2012, WSP CBP 1 o. P.
[665] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, BBI-Status-Bericht Februar 2012, S. 34, WSP CBP 1, o. P.
[666] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, BBI-Status-Bericht Februar 2012, Besprechung am 27.02.2012, WSP CBP 1 o. P.
[667] Ebd.

> *wieder zu Störungen [...] geführt (sic!). [...] Das Interimskonzept Inbetriebnahme ist mit dem Bauordnungsamt (BOA) noch nicht abschließend abgestimmt. Ohne Zustimmung des BOA ist keine Betriebsaufnahme am 03.06.2012 möglich!“*[668]

Bei der Sitzung am 28. März 2012, bei der der Status-Bericht besprochen wurde, gingen die Teilnehmer trotz des „absolut kritischen“ Bauablaufs davon aus, den Flughafen zum 3. Juni in Betrieb nehmen zu können:

> *„Herr Manninger stellt dar, dass der Prozess zur Zielerreichung (Inbetriebnahme am 03.06.2012) eingetaktet ist und einem engen Monitoring unterliegt. Es existieren jedoch, neben dem Risiko der behördlichen Gesamtabnahme, über 20 kritische Wege, die hochgradig kritisch sind. Die nächsten 5 bis 8 Wochen sind daher sehr wichtig – Ende April/Anfang Mai 2012 ist eine Aussage zur IBN [Inbetriebnahme, d. V.] möglich. Herr Dr. Fretter ergänzt, dass die Zielerreichung möglich ist, wenn alle daran mitwirken und eng zusammenarbeiten. Es müssen jedoch seitens Planung und Bauüberwachung (pg bbi) die Voraussetzungen geschaffen werden, um die Firmen gemeinsam unter Druck setzen zu können. Herr Paap äußert, dass er alle erforderlichen Prozesse zur Zielerreichung einsteuern wird und überzeugt ist, dem BOA am 18.05.2012 die bauliche Fertigstellung zu melden.“*[669]

Bereits am 21. März 2012 hatten sich Christian Manninger (WSP CBP) und der externe Sachverständige Michael Fretter in einem gemeinsamen Schreiben an den Bereichsleiter B der Flughafengesellschaft Joachim Korkhaus gewandt. Der Brief ist mit den Worten „VERTRAULICH – persönlich überreicht“ überschrieben, im ersten Absatz heißt es in diesem Zusammenhang: „Aufgrund der Brisanz der Inhalte dieses Schreibens sollte von einer Kommunikation über Datennetze abgesehen werden“.[670] Am selben Tag habe laut der Unterzeichner ein Gespräch stattgefunden, an welchem neben ihnen auch Joachim Korkhaus teilgenommen habe. Der Inhalt des Gesprächs „waren die Risiken sowie die weitere Vorgehensweise in Bezug auf die Inbetriebnahme des Flughafens am 03.06.2012“.[671] Als Ergebnisse des Gesprächs halten Manninger und Fretter u. a. fest, dass die „wesentlichen Meilensteine, welche im Juni 2010 mit der Verschiebung des Eröffnungstermins von Oktober 2011 auf Juni 2012 festgelegt wurden“ nicht eingehalten werden konnten. Die Bauabläufe seien „inzwischen extrem kritisch“, es finde eine Überlappung des Probebetriebs und der baulichen Aktivitäten statt. Diese Situation sei zu einem „nicht unerheblichen Teil der unzureichenden Planungs- und Koordinationsleistungen der pg bbi zuzuordnen“. Regressansprüche gegen die Planungsgemeinschaft sollten allerdings auf den Zeitraum nach der Inbetriebnahme verschoben werden, „um die noch vorhandene Leistungsfähigkeit der pg bbi nicht zu beeinflussen.“ Das Erreichen des Inbetriebnahmetermins 3. Juni 2012 sei „mit einem sehr hohen Risiko verbunden“. Zum einen müssten „inzwischen über 20 kritische Terminabfolgen kontrolliert und koordiniert“ werden, zum anderen würde die Flughafengesellschaft „voraussichtlich erst im Mai 2012 eine Duldung des Bauordnungsamtes zum Interimsbrandschutzkonzept erhalten“. Trotz allem solle aber an der geplanten Inbetriebnahme am 3. Juni festgehalten werden. „Jede Information im Projekt über

---

[668] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, BBI-Status-Bericht März 2012, S. 44, WSP CBP 1 o. P.
[669] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, BBI-Status-Bericht März 2012, Besprechung am 28.03.2012, WSP CBP 1 o. P.
[670] Schreiben von Christian Manninger und Michael Fretter an Joachim Korkhaus v. 21.03.2012, WSP CBP 21 Datei „Schreiben CBP_März2012.pdf“
[671] Ebd.

eine mögliche Aufhebung des Eröffnungstermins gefährdet die Zielerreichung!“ Schon am Beginn ihres Schreibens hielten Fretter und Manninger fest: „Die Geschäftsführung der FBB ist über das regelmäßige Berichtswesen vollumfänglich informiert.“[672]

In seiner Vernehmung vor dem Untersuchungsausschuss am 9. Januar 2015 dazu befragt, wie Korkhaus auf das Schreiben reagiert habe, sagte Manninger aus:

> *„Er hat es entgegengenommen, weil ich habe es ihm persönlich überreicht – auf elektronischem Weg wäre mir so ein Schreiben viel zu riskant gewesen – und hat mich zumindest damals in dem Glauben gelassen, dass — Oder anders herum: Ich bin so aus dem kurzen Gespräch rausgegangen, dass ich für mich erst mal wahrgenommen habe: Ja der Flughafen hat es verstanden, um was es hier geht, und der Flughafen unternimmt jetzt auch andere Überlegungen, die eventuell eben auch eine Aufhebung des Eröffnungstermins zur Folge haben.“*[673]

In dem Schreiben von Fretter und Manninger vom 21. März 2012 ist folgende Passage enthalten:

> *„Sowohl das Büro von Dr. Fretter als auch WSP CBP werden die pgbbi quasi in einer Art Ersatzvornahme soweit möglich, insbesondere bei der Terminkontrolle sowie bei der Qualitätskontrolle, konstruktiv unterstützen. Hierzu finden in den nächsten beiden Tagen weitere Abstimmungen statt.“*[674]

Zu dieser Textstelle wurde Hans-Joachim Paap (gmp) durch die Abgeordnete Jutta Matuschek (LINKE) im Untersuchungsausschuss befragt:

*„**Jutta Matuschek** (LINKE): Sie haben das hier als ‚quasi' beschrieben, ‚quasi in einer Art Ersatzvornahme'.*
***Zeuge Hans-Joachim Paap**: Ja, ‚quasi'! Geld kassieren und dann keine Verantwortung übernehmen, das war genau das Spiel. Ich bin froh, dass Sie diesen Brief haben. Wir haben ihn mittlerweile auch. Das zeigt so eindeutig, was das für eine verlogene Combo war. Aber wirklich, Herr Delius, das liegt doch hier klipp und klar! Dieser Mann, Manninger, schreibt so einen Brief an Korkhaus, meint damit aber Körtgen. Körtgen hat den auch bekommen, aber der streift das in der Verantwortung auf Korkhaus ab. Joachim Korkhaus wird dafür rasiert, zurückgestuft nach dem Motto: Du kriegst nur noch die Hälfte des Gehalts, und deinen Dienstwagen lässt du auch stehen. – Das ist so. Dieser Brief zeigt eigentlich ganz eindeutig im Zusammenhang auch mit dem Auftritt am 20. 4., dass die auf der einen Seite gepredigt haben: Die anderen sind alle Schuld, und wir schaffen das nicht mehr. Lass die mal noch ein bisschen zappeln! Die sind dumm genug weiterzumachen – Und dem Aufsichtsrat erzählen wir, im Himmel ist Jahrmarkt. – Das ist das, was da rauskommt. Ich bin froh, dass Sie den Brief haben. Sie müssen ihn bloß richtig interpretieren.“*[675]
[...]
***Jutta Matuschek** (LINKE): Noch mal die Frage: Der Brief ist an Herrn Korkhaus gerichtet worden?*

---

[672] Ebd.
[673] Zeuge Christian Manninger, Wortprotokoll 1UntABER 17/38 v. 9. Januar 2015, S. 60 f
[674] Schreiben von Christian Manninger und Michael Fretter an Joachim Korkhaus v. 21.03.2012, WSP CBP 21 Datei „Schreiben CBP_März2012.pdf“
[675] Zeuge Hans-Joachim Paap, Wortprotokoll der Vernehmung 28.03.2014, S. 88

***Zeuge Hans-Joachim Paap**: Ja klar! Weil Herr Körtgen so was nicht hören wollte.*

***Jutta Matuschek** (LINKE): Weil Herr Körtgen generell für Probleme überhaupt nicht ansprechbar war?*
***Zeuge Hans-Joachim Paap**: Ja! Ich sage Ihnen mal ein Beispiel, da können Sie auch Joahim Korkhaus fragen. Joachim Korhaus und ich waren bei Herrn Körtgen, und zwar in Vorbereitung zu diesem Gespräch am 29. 2. [...] Das, was wir da jetzt zeigen, das ist ja das erste mal rausgegangen: Was wird fertig, und was wird nicht fertig? Das mussten wir Herrn Körtgen ja zeigen. Und da haben wir Pläne gemacht, best case und worst case, was fertig wird und was vielleicht nicht fertig wird. Und da hat Herr Körtgen gesagt – fragen Sie Herrn Korkhaus! - : Das kann ich gar nicht zur Kenntnis nehmen. So etwas habe ich gar nicht gesehen.“*[676]

An eine Übergabe des Schreibens vom 21. März 2012 durch Korkhaus an ihn konnte sich Körtgen in seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss am 21. November 2014 allerdings nicht erinnern.[677] Der vormalige Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Schwarz sagte aus:

> *„Ich kannte weder die E-mail noch das Schreiben von Herrn Fretter. Aber sowohl Herr Korkhaus als auch Herr Fretter waren Mitglied der BBI-Statusreportrunde. Und ich kann mich sehr genau daran erinnern, dass wir Ende März eine Runde hatten, bei der ich [...], bei der ich sehr kritisch gefragt habe: Kriegen wir es hin, oder kriegen wir es nicht hin? – Da war unisono die Antwort: Kriegen wir hin.*
> *[...]*
> *Nein, nein! Also, ich kenne dieses Schreiben von Herrn Fretter nicht.*
> *[...]*
> *Nein, nochmal: Herr Fretter hätte Ende März alle Chancen der Welt gehabt, mir das persönlich zu erzählen, was er nicht getan hat.“*[678]

Von den in dem oben erwähnten Schreiben sowie in den „BBI-Status-Berichten“ getroffenen Einschätzungen von „äußerst kritischen“ oder „extrem kritischen“ Abläufen im Projekt BER ist im Controllingbericht für das erste Quartal 2012, der in der Aufsichtsratssitzung am 20. April behandelt wurde und der den Mitgliedern des Aufsichtsrats zur Vorbereitung übersandt wurde, nichts zu lesen. Der Bericht trägt das Datum vom 20. März 2012. Auf der Frontseite sind mehrere Personen aufgeführt, die mit ihrer jeweiligen Unterschrift die Freigabe des Berichts erklären. Zu diesen Unterzeichnern gehören u. a. Joachim Korkhaus, der Justiziar der Flughafengesellschaft Gottfried Egger und der damalige Leiter des Bereichs Real Estate Harald Siegle. Im „Managementsummary“ des Berichts heißt es bzgl. der für den 3. Juni 2012 geplanten Inbetriebnahme:

> *„Das Hauptaugenmerk liegt derzeit auf der termingerechten Fertigstellung der Ausführungsleistungen im Fluggastterminal, da sich dieses im Hinblick auf die Inbetriebnahme am 03.06.2012 auf dem kritischen Weg befindet. Gründe sind einerseits die hohe Komplexität der Gebäudefunktionssteuerung sowie der sicherheitsrelevanten Anlagen (z. B. Entrauchungsanalage). Andererseits ergibt sich aufgrund der Verzögerungen aus den TGA-Gewerken und der somit erforderlichen*

---

[676] Ebd. S. 89
[677] Zeugen Manfred Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 21.11.2014, S. 112
[678] Zeuge Rainer Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung 19.12.2014, S. 57

> *Verdichtung der Bauabläufe sowie den äußerst umfangreichen Schnittstellen in der Bauausführung eine verzögerte Fertigstellung der Ausbauleistungen. [...] Von besonderer Relevanz für die behördliche Gesamtabnahme des Terminals zum 03.06.2012 sind die fortlaufenden Abstimmungen mit Behörden sowie die Erstellung der genehmigungsrechtlichen Unterlagen (z. B. Sachverständigenabnahmen). Da die Entrauchungsanlage zum 03.06.2012 nicht vollautomatisch betrieben werden kann, bedarf vor allem die Abstimmung und Erstellung eines Interimskonzeptes eines intensiven Monitorings. Die Bestätigung dieses Konzeptes durch das Bauordnungsamt ist zwingende Voraussetzung für die behördliche Gesamtabnahme. [...] Aus aktueller Sicht ist auf Basis der vorgenannten Thematiken die Betriebsaufnahme zum 03.06.2012 sichergestellt, jedoch befindet sich das Projekt BBI auf dem kritischen Weg und bedarf einer sehr engen Steuerung unter Beteiligung aller Fachverantwortlichen.“*[679]

Die Ampel, die neben dieser Zusammenfassung zum Zustand des Projekts abgebildet ist, zeigt die Farbe Gelb. Nach der im Controllingbericht enthaltenen Legende bedeutet diese Beschreibung also „Terminlich kritisch ohne Auswirkung auf Inbetriebnahme des BBI“.[680] Zum „Interimskonzept“ für die Entrauchungsanlage heißt es an einer anderen Stelle des Controllingberichts:

> *„Dieses Konzept wird derzeit unter äußersten Anstrengungen und der Beteiligung aller Fachverantwortlichen erarbeitet und ist zwingende Voraussetzung für die Genehmigung durch das Bauordnungsamt.“*[681]

Auch neben dieser Textpassage ist eine gelbe Ampel abgebildet. Davon, dass das Bauordnungsamt die Inbetriebnahme zum 3. Juni 2012 bereits Ende Februar 2012 als „äußerst kritisch und risikoreich“ eingeschätzt hatte finden sich keine Angaben im Controllingbericht. Bei der Sitzung der Taskforce Brandschutz am 19. April – einen Tag vor der Aufsichtsratssitzung, in der der Controllingbericht 01/2012 behandelt wurde – sagte Hartmut Zimmermann vom Bauordnungsamt, er sähe die Situation „kritischer denn je“. Es wäre zu erwarten gewesen, dass diese Aussagen im Zusammenhang mit der Behandlung des Controllingberichts dem Aufsichtsrat nahegebracht worden wären. Dies ist nach Sichtung der dem Untersuchungsausschuss vorliegenden Unterlagen allerdings nicht geschehen.

Auch aus dem Protokoll der Referentenrunde am 11. April 2012, bei der u. a. die Sitzung des Aufsichtsrats am 20. April vorbereitet werden sollte, ist nicht ersichtlich, ob und wie die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft über den oben beschriebenen Projektstand berichtet hat. In der Sitzung erläuterte der damalige Geschäftsführer Rainer Schwarz vier „Problemkategorien“, die die für den 3. Juni geplante Eröffnung tangierten. Laut Schwarz funktioniere erstens die Türsteuerung „nicht wie gewünscht“, zweitens seien die Check-in-Inseln „zu spät für den Probebetrieb zur Verfügung gestellt worden, drittens stünden „bisher zu wenig LAN-Anschlüsse zur Verfügung“ und viertens sei es erforderlich, „die Schulungen

---

[679] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH/WSP CBP, Controllingbericht Nr. 01/12, WSP CBP 21 Dateinr. 359217, S. 4
[680] Ebd. S. 86
[681] Ebd. S. 12

zu verdichten, um rechtzeitig fertig zu werden".[682] Zur Problematik der Entrauchungsanlage ließ sich Schwarz laut Protokoll nicht ein. Der Technische Geschäftsführer Manfred Körtgen verwies in der Referentenrunde jedoch „darauf, dass insbesondere das Thema Brandschutz weiterhin heikel sei. Die Entrauchungsanlage stelle dabei ein genehmigungsrechtliches Problem dar."[683] Darüber, dass das Bauordnungsamt sich im selben Zeitraum schon mehrfach kritisch zur Genehmigungsfähigkeit der Entrauchungsanlage geäußert hatte, äußerten sich Schwarz und Körtgen in der Runde nicht. Ob und wie die zahlreich anwesenden Referenten einzelner Aufsichtsratsmitglieder zum Thema Brandschutz/Entrauchungsanlage nachfragten ist dem Protokoll nicht zu entnehmen.

Allerdings habe es nach Aussagen der Projektsteuerer, die diese nach der Verschiebung trafen, damals die Absicht gegeben, den Stand des Projektes anders zu beschreiben, als tatsächlich geschehen. So sagte Christian Manninger bei einer Anhörung im Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr am 23. Januar 2013, dass seitens WSP CBP für den Controllingbericht 01/2012 „eine viel schärfere Formulierung eigentlich vorgeschlagen worden" sei. Und weiter:

> *„Es waren gelbe Ampeln drin. Wir hatten im Vorgriff zu diesem Controllingbericht allerdings geraten, die Formulierung viel schärfer zu fassen, und wir hatten intern die Geschäftsführung darüber informiert, bereits im März, dass der Eröffnungstermin extrem kritisch ist."*[684]

Bei seiner Aussage vor dem Untersuchungsausschuss am 7. November 2014 erläuterte Manninger das Verständnis der Projektsteuerung der Begriffe „kritisch" und „äußerst kritisch", die an verschiedenen Stellen in Status- und Controllingberichten immer wieder auftauchen:

> *„[...] aber ich denke mal, es ist für jeden nachvollziehbar, wenn ich hinschreibe ‚äußerst kritisch' oder ‚absolut kritisch', dass wir damit zum Ausdruck bringen wollen, dass letztendlich, ja, wie soll ich sagen, dass damit fast überhaupt keine Rückfallebene mehr vorhanden ist. Es ist letztendlich der Versuch, die Leser - und das waren ja letztendlich die Gremien, das war der Aufsichtsrat - dafür zu sensibilisieren, dass wir eigentlich kaum noch Möglichkeiten haben, hier noch Terminpuffer einzubauen. Und ich meine auch, es war dann auch, wenn wir sowas geschrieben haben, im weiteren Textverlauf dringestanden, dass keine Terminpuffer mehr vorhanden sind."*[685]

Auf die Frage des Vorsitzenden Martin Delius, ob in diesem Fall „Gegensteuerungen ganz schwer nur noch möglich" seien, ergänzte Manninger: „Ganz schwer!"[686] Bei der Erstellung der Controllingberichte hatte, laut Aussage von Manninger, die Geschäftsführung das letzte Wort. Im Vorfeld der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 habe die Geschäftsführung bzgl.

[682] Referentenrunde am 03. April 2012 zur Vorbereitung der Sitzung des Projektausschusses am 16. April 2012, des Finanzausschusses am 18. April 2012 und der Sitzung des Aufsichtsrats der FBB am 20. April 2012 v. 10. April 2012, SenInn 2, Bl. 26
[683] Ebd. Bl. 27
[684] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Wortprotokoll BauVerk 17/21, S. 53
[685] Zeuge Christian Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 07.11.2014, S. 48
[686] Ebd.

des Controllingberichts 01/2012 entsprechend eingegriffen. Manninger sagte vor dem Untersuchungsausschuss zu diesem Eingriff:

> *„Da wollten wir tatsächlich, was den Eröffnungstermin, glaube ich, angeht, wollten wir ‚äußerst kritisch' drin haben. Wir wollten die Ampel noch nicht auf Rot schalten, sondern wollten nur einfach damit kundtun: Nach dem, was wir jetzt wissen, wird es tatsächlich sehr, sehr schwierig. - Und das wurde dann über die Geschäftsführung, Referent, wurde dann gesagt: Nein, das ‚äußerst' will er nicht. - Er [Körtgen, d. V.] wollte irgendwie eine andere Formulierung, die nicht ganz so scharf ist.“*[687]

Diese Aussage von Manninger wird durch eine dem Untersuchungsausschuss vorliegende E-Mail des Referenten von Manfred Körtgen, Ralf Wagner, an Christian Manninger und Joachim Korkhaus belegt. In der E-Mail vom 22. März 2012 schrieb Wagner:

> *„Sehr geehrte Herren,*
> *Herr Dr. Körtgen wünscht, dass das Wort ‚äußerst' bei den kritischen Pfaden im CB entfernt wird. Ich bitte darum, dies entsprechend zu berücksichtigen. Vielen Dank.“*[688]

R[redacted]

Betreff: WG: Änderungswunsch GT - GAANZ WICHTIG!!!

Von: Wagner, Ralf [redacted].de]
Gesendet: Donnerstag, 22. März 2012 18:25
An: Manninger, Christian; Korkhaus, Joachim
Cc: Grewe, Dominik
Betreff: Änderungswunsch GT

Sehr geehrte Herren,
Herr Dr. Körtgen wünscht, dass das Wort „äußerst“ bei den kritischen Pfaden im CB entfernt wird. Ich bitte darum, dies entsprechend zu berücksichtigen. Vielen Dank.

Mit freundlichem Gruß
Ralf Wagner
Referent des Geschäftsführers Betrieb/BBI, Projektkoordinator
Tel. 030[redacted]

Abb. 01: E-Mail von R. Wagner an Chr. Manninger und J. Korkhaus

Da im Controllingbericht 01/2012 zwar an mehreren Stellen von „kritischen Wegen“, allerdings nicht von „äußerst kritischen“ Zustandsbeschreibungen die Rede ist, kann auf Grund dieser E-Mail davon ausgegangen werden, dass eine frühere Version des Berichts existierte, die, bevor sie dem Aufsichtsrat vorgelegt wurde, entsprechend überarbeitet wurde. Diese „Entschärfung“ des Berichts geschah auf Wunsch des Technischen Geschäftsführers Manfred Körtgen. Dieser wiederum vermochte dem Untersuchungsausschuss die Bedeutung der in den Controllingberichten immer wieder auftauchenden Beschreibungen diverser Zustände als „kritisch“, „äußerst kritisch“, „absolut kritisch“, „kritischer Weg“, „kritischer

[687] Ebd. S. 50
[688] E-Mail von Ralf Wagner an Christian Manninger und Joachim Korkhaus v. 22.03.2012, WSP CBP 21 Datei „Email GF_120322.pdf“

Pfad“ etc. nicht darzulegen. Danach von Martin Delius befragt, sagte Körtgen in seiner Vernehmung am 17. Oktober 2014:

> *„Das sind keine Formulierungen, die von mir kommen.*
> ***Vorsitzender Martin Delius**: Nein, das sind Formulierungen in Controllingberichten, Herr Dr. Körtgen.*
> ***Zeuge Dr.-Ing. Manfred Körtgen**: Nein! Die kann ich Ihnen nicht auseinanderdividieren.*“[689]

Dass es seinerseits Einfluss auf Formulierungen in den Controllingberichten gegeben habe, bestritt Körtgen im öffentlichen Teil seiner Vernehmung am 17. Oktober 2014, obwohl der Vorsitzende Delius ihm deutlich zu verstehen gab, dass dem Untersuchungsausschuss andere Informationen hierzu vorlagen. Die vom Vorsitzenden ermöglichte Chance, dem Ausschuss vollständig und wahrheitsgetreu zu antworten, nahm Körtgen nicht wahr:

> *„**Zeuge Dr.-Ing. Manfred Körtgen**: Nein, wir haben Dinge angesprochen. Also wenn Sie damit meinen, dass wir gesagt haben, ich möchte das nicht, das kommt jetzt so rein: Nein, von mir nicht, ganz klar, sondern es ging um Plausibilisierung - an vielen Stellen.“*
> ***Vorsitzender Martin Delius**: Okay! Das ist eine klare Aussage. Sie meinen also, dass Sie persönlich, aber auch die Geschäftsführung, keine Aussagen in Controllingberichten abgeschwächt hätten, bevor sie an den Aufsichtsrat gingen?*
> ***Zeuge Dr.-Ing. Manfred Körtgen**: Nein, die Inhalte sind diskutiert worden, und dann ist gemeinsam festgestellt worden, welcher Inhalt da drin ist. Da wurde nachträglich - auch mit meiner Person, ich kann nicht für andere sprechen - nicht noch irgendetwas anderes angeordnet oder so etwas.*
> ***Vorsitzender Martin Delius**: Ich frage jetzt noch mal: Sie selbst, persönlich, haben auf keinen Fall irgendwie aus Ihrer Position als Geschäftsführer heraus Einfluss auf Formulierungen, auf Aussagen in den Controllingberichten nach diesem ganzen Prozess genommen?*
> ***Zeuge Dr.-Ing. Manfred Körtgen**: Ich habe wie jeder Fragen gestellt, Meinungen geäußert.*
> ***Vorsitzender Martin Delius**: Aber Sie haben keine Anweisungen erteilt, Formulierungen oder Ähnliches?*
> ***Zeuge Dr.-Ing. Manfred Körtgen**: Nein! - Ich möchte das so haben? - Nein!*
> ***Vorsitzender Martin Delius**: Jetzt weiß man ganz deutlich: Da liegt ein Ordner. Wenn ich da reinschauen würde - das kann ich im Moment nicht, weil das der öffentliche Teil ist, das müssen wir im nichtöffentlichen Teil machen -, da geht es um die Vorbereitung der Aufsichtsratsunterlagen von WSP CBP. Da würde ich keine Anweisungen von Ihnen finden, dass Sie etwas in einer Formulierung in dem Controllingbericht geändert haben wollen? Keine Anweisung an WSP CBP?*
> ***Zeuge Dr.-Ing. Manfred Körtgen**: Das, was wir angepasst haben, haben wir diskutiert, und das ist dann in einem Konsens eingeflossen.*
> ***Vorsitzender Martin Delius**: Da müsste man sich vielleicht mal im nichtöffentlichen Teil auch mal über die Definition von Anweisung, Diskussion und Fragen unterhalten. Wie gesagt: Ich weise noch mal darauf hin, dass wir ganz deutlich anders lautende Hinweise haben, die wir dann leider im nichtöffentlichen Teil besprechen müssen. Ich*

[689] Zeuge Manfred Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 17.10.2014, S. 38

habe Sie jetzt gefragt, und Sie können trotzdem immer noch etwas im öffentlichen Teil dazu sagen. Das steht Ihnen frei.“[690]

Im nichtöffentlichen Teil seiner Vernehmung am 21. November 2014 mit der E-Mail von Ralf Wagner konfrontiert, konnte Körten keine präzisen Angaben zum Vorgang machen:

> *„**Vorsitzender Martin Delius**: [...] Sie haben einen Tag danach über Ihren Referenten angewiesen, dass im Controllingbericht Änderungen vorgenommen werden sollten hin zu einer Abschwächung der Einschätzung der kritischen Situation. Das haben Sie angewiesen. Es sei denn, Sie behaupten jetzt, Herr Wagner lügt und hat ohne Ihr Wissen gehandelt.*
> ***Zeuge Dr.-Ing. Manfred Körtgen**: Das behaupte ich nicht! - [Vorsitzender Martin Delius: Gut!] - Aber ich weiß jetzt nicht mehr in dem Zusammenhang, was da diskutiert wurde. Nur, wenn Sie das jetzt in dem Zusammenhang der Mails oder der Schreiben davor bringen, das hatte ich gerade gemeint, den Zusammenhang sehe ich nicht für mich.*
> ***Vorsitzender Martin Delius**: Der ergibt sich für uns aus dem Inhalt. [...] Und ich habe Ihnen gerade dargelegt, wie kritisch die Situation beleuchtet wurde vonseiten der unabhängigen Sachverständigen, der Projektsteuerer und im Zusammenhang mit --*
> ***Zeuge Dr.-Ing. Manfred Körtgen**: Na, da ist ja auch immer die Frage: Was ist kritisch und äußerst kritisch?*
> ***Vorsitzender Martin Delius**: Das habe ich Sie auch schon gefragt. Das konnten Sie uns nicht beantworten als zuständiger Geschäftsführer. Jetzt sehe ich hier eine Mail, die das widerlegt, was ich Sie im öffentlichen Teil gefragt habe, die beweist bzw. Ihre Erinnerungslücken, die Sie mir dann im öffentlichen Teil noch beschrieben haben, auffüllt. Die nämlich belegt, dass Sie ohne eine Begründung, ohne eine Diskussion zuzulassen in einem Ton der Anweisung Formulierungen geändert haben.*
> ***Zeuge Dr.-Ing. Manfred Körtgen**: Die Formulierungen habe ich nicht gewählt. Die hat Herr Wagner ja gewählt. Nicht, die habe ich ja nun nicht gewählt.“*[691]

Christian Manninger von WSP CBP sagte zu diesem Vorgang vor dem Untersuchungsausschuss:

> *„[…] soweit ich mich erinnern kann, war das so: Der Controllingbericht I/2012 war schon final gelesen. Entweder war die Schärfe der Formulierung in der Lesung schon drin oder ist von uns erst nach der Lesung eingefügt worden. Wir waren kurz vor der Schlussredaktion, und da kam dann dieser Änderungswunsch von Dr. Körtgen. Das wurde im Nachgang aber dann zumindest unter meiner Beteiligung mit den beiden Geschäftsführern nicht mehr groß, also es wurde überhaupt nicht mehr besprochen, sondern da war dann der Zeitdruck so groß. Wir haben die Änderung aufgenommen. Ich habe nur gesagt: Ich verstehe es nicht, aber gut. Das ist die Anweisung, wir setzen es um – und habe dann nur intern herausgegeben: Aber bitte, hebt mir diese Unterlage auf, weil die ist wichtig!“*[692]

Rainer Schwarz hingegen konnte – wie zu manch anderen kritischen Themen – vor dem Untersuchungsausschuss keine gehaltvollen Angaben zu diesem Vorgang machen:

---

690 Ebd. S. 27
691 Zeuge Manfred Körtgen, Wortprotokoll der Vernehmung am 21.11.2014, S. 73
692 Zeuge Christian Manninger, Wortprotokoll 1UntABER 17/38 v. 9. Januar 2015, S. 54

> *„Ja, Herr Delius! Wie soll ich Ihnen das beantworten? Da müssen Sie nun wirklich Herrn Körtgen fragen! Soll ich denn jetzt noch beurteilen können, wer was zu wem wann sagt? Oder ist das jetzt auch noch meine Aufgabe als Sprecher der Geschäftsführung vorzugeben, was Herr Körtgen seinen Assistenten erzählt?*
> *[...]*
> *Natürlich habe ich davon nix gewusst! Woher - - Ist das Mail an mich adressiert, oder woher soll ich das wissen?“*[693]

Es ist nach dieser Aussage von Schwarz wohl davon auszugehen, dass die von Körtgen angeordneten Änderungen am Controllingbericht für das erste Quartal 2012 an ihm vorbeigingen und der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 20. April 2012 demnach von zwei Geschäftsführern über den Zustand des Projekts BER informiert wurde, von denen der eine nicht wusste, was der andere angeordnet hatte. Dies spricht nicht für eine pflichtgemäße Aufgabenerfüllung durch Schwarz. Allerdings spräche eine unwidersprochen hingenommene Kenntnis der Anordnungen von Körtgen ebenso wenig für die pflichtgemäße Aufgabenerfüllung.

In seiner Vernehmung am 3. Januar 2014 mit der E-Mail von Ralf Wagner, die an ihn als einen der Empfänger adressiert war, konfrontiert, gab Gesamtprojektleiter Joachim Korkhaus ein denkwürdiges Bild ab. Da es sich bei den Angaben von Korkhaus u. E. um eine Dreistigkeit sondergleichen handelt, geben wir die folgenden Auszüge zu dokumentarischen Zwecken wieder – der Inhalt der Aussage tendiert gegen Null:

*„**Vorsitzender Martin Delius**: [...] Aus welchem Grund ist dann am 22. diese Änderung gekommen, nachdem wir jetzt gerade diesen ganzen Briefwechsel hatten? Aus welchem Grund hat dann Herr Körtgen gesagt: Nö, ‚kritisch' reicht mir? ‚Äußerst kritisch' und ‚kritisch' sind ja - -*
***Zeuge Joachim Korkhaus**: Das kann Ihnen nur Herr Körtgen beantworten. Das weiß ich nicht, welche - -*
***Vorsitzender Martin Delius**: Wie haben Sie sich zu dem Änderungswunsch denn verhalten?*
***Zeuge Joachim Korkhaus**: Gar nicht! Ich denke mal, dass die E-Mail untergegangen ist.*
***Vorsitzender Martin Delius**: Wenn ich mich richtig erinnere - Sie müssen mich berichtigen - ist Herr Ralf Wagner Prokurist der Geschäftsführung.*
***Zeuge Joachim Korkhaus**: Nein, Prokurist nicht. Er war Referent bei Herrn Körtgen.*
***Vorsitzender Martin Delius**: Also der Referent des Ihnen weisungsbefugten Geschäftsführers Technik schreibt Ihnen eine E-Mail mit „GAANZ WICHTIG", und die ist dann untergegangen zu einem Zeitpunkt, wo es ja immanent wichtig war, ad hoc kommunizieren zu können, wo ja die Zeit gedrängt hat, wo richtig Druck war. Sie waren wahrscheinlich auch 16 Stunden auf den Beinen und am Arbeiten, denn ich kann mir vorstellen, das war eine sehr heiße Zeit. Da ist die E-Mail untergegangen. Gut! Das heißt, Sie haben dem Wunsch auch nicht widersprochen?*
***Zeuge Joachim Korkhaus**: Nein!*
***Vorsitzender Martin Delius**: Hätten Sie dem Wunsch denn widersprochen bzw. versucht nachzuvollziehen, warum der Geschäftsführer Technik den Controllingbericht an dieser wichtigen Stelle ändern möchte?*
***Zeuge Joachim Korkhaus**: Wenn ich es aktiv gelesen hätte, vielleicht ja, aber ich kann es Ihnen jetzt nicht mehr beantworten - zwei Jahre später. -*[694]

---

[693] Zeuge Rainer Schwarz, Wortprotokoll der Vernehmung 19.12.2014, S. 67f
[694] Zeuge Joachim Korkhaus, Wortprotokoll der Vernehmung am 31.01.2014, S. 77

[...]
***Vorsitzender Martin Delius**: Jetzt muss ich noch mal nachfragen. Haben Sie die E-Mail bekommen oder nicht? Jetzt haben Sie gesagt, Sie haben offensichtlich keinen Widerspruch eingelegt. Wenn Sie bei Ihrer vorherigen Aussage bleiben, dass Sie die E-Mail gar nicht gelesen haben, hätten Sie ja gar nicht die Möglichkeit gehabt, Einspruch einzulegen. Was stimmt jetzt? Haben Sie die E-Mail gelesen, oder haben Sie die nicht gelesen?*
***Zeuge Joachim Korkhaus**: Kann ich Ihnen nicht sagen, ob ich die aufgeklickt habe. Also aufgeklickt habe ich sie bestimmt, weil ich jemand bin, der nie unaufgeklickte E-Mails [...] stundenlang oder tagelang vor sich herschiebt. Aber inwieweit ich da groß noch drüber nachgedacht habe oder die aufgeklickt und sehe, da ist eine Wortwahländerung, lohnt es sich da, deswegen jetzt einzuschreiten oder zu sagen, das geht nicht - - Also, ich habe die E-Mail bestimmt bekommen. Ich kann mir nicht vorstellen, dass wenn die an Manninger und an mich geschickt wurde von Herrn Wagner, dass da irgendwie getürkt werden sollte. Ich kann mich an die E-Mail nicht erinnern, also in dem damaligen Zeitraum.*[695]
[...]
***Stefan Evers (CDU)**: [...] Ich bin versucht, am Anfang zu fragen, auch wenn ich nicht weiß, wie statthaft es ist, für wie dumm Sie den Ausschuss halten. - [Vorsitzender Martin Delius: Ich lasse die Frage zu!] - Dann bin ich auf die Antwort gespannt. Angesichts der Darlegung zu dem besagten E-Mailverkehr, den ich jetzt nicht noch mal verorten möchte [...] sagten Sie, na ja, das haben Sie vielleicht aufgeklickt, aber nicht so recht zur Kenntnis genommen. Angesichts dessen, dass Sie sich durchaus regelmäßig und - wenn ich es richtig verstanden habe - in kleinen Runden mit den Inhalten der Controllingberichte beschäftigt haben, dass diese E-Mail ja bewusst an Sie geschickt worden ist, und dass von Ihnen anschließend auch eine Reaktion erwartet wurde, kann ich mir schlechterdings nicht vorstellen, dass, wenn die Reaktion von Ihrer Seite ausbleibt, dann nicht nachgefasst wird von der Geschäftsführung. Können Sie uns erklären, wie normalerweise - hätten Sie diese E-Mail zur Kenntnis genommen - Ihre Reaktion ausgefallen wäre?*
***Zeuge Joachim Korkhaus**: Na, wenn ich sie bewusst zur Kenntnis genommen hätte, hätte ich sicher die beiden Worte gegeneinander abgewogen und hätte mir überlegt, ob damit irgendein Schaden oder irgendwas verschleiert werden kann im Controllingbericht oder nicht.*
***Stefan Evers (CDU)**: Und dann hätten Sie aber der Geschäftsführung Bescheid gegeben und ihr zurückgeschrieben: Machen wir-, oder: Machen wir nicht?*
***Zeuge Joachim Korkhaus**: Da hätte ich Herrn Körtgen gesagt, dass ich mit der Änderung nicht einverstanden bin und dass das CBP nicht umsetzt.*
***Stefan Evers (CDU)**: Aber wenn Sie einverstanden gewesen wären, hätten Sie auch darauf geantwortet?*
***Zeuge Joachim Korkhaus**: Nicht unbedingt. Das hängt - -*
***Stefan Evers (CDU)**: Dann wäre es einfach umgesetzt worden. Das heißt, der Referent des Geschäftsführers schickt Ihnen eine Mail mit der Anweisung, hinsichtlich des Inhalts des Controllingberichts wie folgt zu verfahren, und Sie reagieren überhaupt nicht darauf.*
***Zeuge Joachim Korkhaus**: Kann in dem Fall passiert sein.“*[696]

Festzuhalten bleibt, dass der Controllingbericht 01/2012, der in der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 behandelt wurde, die Situation des Projekts BER nicht in derselben Weise beschreibt, wie dies zum Beispiel in den „BBI-Status-Berichten“ und auch im gemeinsamen Schreiben von Projektsteuerung und externem Sachverständigen der Fall war. Dies mag

[695] Ebd. S. 79
[696] Ebd. S. 88

seinen Grund haben in der schon im Februar 2012 erfolgten und dokumentierten Festlegung der Geschäftsführung, nicht über eine mögliche Terminverschiebung oder andere Maßnahmen diskutieren zu wollen. Besagter Controllingbericht war jedoch nach den Angaben der beiden Mitglieder des Aufsichtsrats Klaus Wowereit und Frank Henkel deren Hauptinformationsquelle zum Zustand des Projekts. So sagte Wowereit bei einer Anhörung des Bauausschusses des Abgeordnetenhauses am 18. Mai 2012, dass der Controllingbericht 01/2012 in der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 „intensiv diskutiert" worden sei. In dem Bericht wurde laut Wowereit

> *„auf Probleme hingewiesen und natürlich auch auf die engen Zeiträume, aber der entscheidende Satz ist - daran ist, glaube ich, auch nichts zu deuteln -: ‚Aus aktueller Sicht ist auf Basis der vorgenannten Thematiken die Betriebsaufnahme zum 3.6.2012 sichergestellt. Jedoch befindet sich das Projekt BBI auf dem kritischen Weg und bedarf einer sehr engen Steuerung unter Beteiligung aller Fachverantwortlichen.'"*[697]

Zu den in der Aufsichtsratssitzung weiterhin behandelten Themen sagte Wowereit in der Anhörung:

> *„Dass aber eine Situation entstehen könnte, dass es praktisch gar nicht zu einer Genehmigungsfähigkeit kommt, haben wir am 20. April im Aufsichtsrat gar nicht erkannt, und es ist uns auch nicht mitgeteilt worden und auf viele Fragen hin auch nicht problematisiert worden."*[698]

Frank Henkel bezog seine Informationen zum Projekt in seiner Vorbereitung der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 ebenfalls scheinbar nur aus dem Controllingbericht. In den Vorbereitungsunterlagen für die Aufsichtsratssitzung, die sich Henkel von einem Referenten erstellen ließ, wird auf den im Bericht dargestellten „kritischen Weg" bzgl. der termingerechten Fertigstellung der Arbeiten am Terminal lediglich dergestalt eingegangen, dass die Berichtsinhalte zusammengefasst wurden. Auch wurde die Einschätzung des Controllingberichts zum Inbetriebnahmetermin 3. Juni 2012 übernommen: „Die Inbetriebnahme zum 03.06.12 ist sichergestellt, jedoch bedarf das Projekt BBI einer sehr engen Steuerung unter Beteiligung aller Verantwortlichen."[699] Die Zusammenfassung des Controllingberichts trägt das Datum vom 17. April 2012, also drei Tage vor der Aufsichtsratssitzung. Angefügt ist der eigentliche Controllingbericht mit einem Umfang von rund 100 Seiten. In den Vorbereitungsunterlagen des Innensenators sind keine Anmerkungen oder Fragen zum Controllingbericht verzeichnet, es wird lediglich das Votum „Kenntnisnahme" empfohlen.[700] Es ist demnach aus den Vorbereitungsunterlagen nicht ersichtlich, ob und wenn ja wie sich Henkel mit den Angaben im Controllingbericht befasste, ob er über mögliche kritische Punkte und Entwicklungen gesonderte Informationen anforderte oder eigene Erkundigungen einziehen ließ.

Weder Henkel noch Wowereit hatten es demnach für notwendig erachtet, über den tatsächlichen Zustand des Projektes eigene Informationen einzuholen bzw. ihre Referenten nachfragen zu lassen. Sie verließen sich – auch im Zusammenhang mit dem Beschluss über millionenschwere „Endspurtmaßnahmen" – lediglich auf einen Controllingbericht, dessen

---

[697] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Wortprotokoll BauVerk 17/10, S. 4
[698] Ebd.
[699] Vorbereitung für die 104. Aufsichtsratssitzung FBB v. 17.04.2012, SenInn 2, Bl. 263
[700] Ebd. Bl. 264

Formulierungen auf Anweisung des Technischen Geschäftsführers abgeschwächt worden waren und der den in anderen Berichten, Schriftwechseln und Protokollen – insbesondere denen der Taskforce Brandschutz – festgehaltenen Projektstatus nicht adäquat abbildete.

Die der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 vorangegangene Sitzung des Projektausschusses des Aufsichtsrats fand am 16. April 2012 statt. Laut Niederschrift wurde die Sitzung zum Teil von Klaus Wowereit geleitet, auch die Besprechung der von der Geschäftsführung vorgestellten „Endspurtmaßnahmen" zur Sicherung der Inbetriebnahme am 3. Juni 2012 fand unter seiner Leitung statt.[701] Zur Begründung der Notwendigkeit der Maßnahmen wird Geschäftsführer Rainer Schwarz wie folgt im Protokoll wiedergegeben:

> *„Die für den Probebetrieb erforderliche bauliche Fertigstellung liege aktuell hinter dem Plan zurück. Insgesamt sei daher ein großes Risiko hinsichtlich der erforderlichen Prozesssicherheit in dem Terminalgebäude festzuhalten. Insoweit konzentriere sich der Probebetrieb auf die Kernprozesse. Im Ergebnis seien zur Abfederung der Risken die in der Vorlage dargestellten Maßnahmen erforderlich. […] Das für die Absicherungsmaßnahmen erforderliche zusätzliche Personal – im worst case bis zu 700 Personen – werde vorrangig über bestehende Rahmenverträge bedarfsgerecht abgerufen."*[702]

Im Rahmen der Besprechung wies der Technische Geschäftsführer Manfred Körtgen darauf hin, dass die „Geltendmachung der für die FBB entstandenen Kosten gegenüber den Verursachern […] dann im Nachgang" erfolgen werde.[703] Daraufhin hielt der Projektausschuss die Geschäftsführung dazu an, „die Geltendmachung der Mehraufwendungen gegenüber den Verursachern konsequent zu verfolgen", wie dem Protokoll zu entnehmen ist.[704] Zur Empfehlung an den gesamten Aufsichtsrat, die „Endspurtmaßnahmen" in einer Höhe von 13,9 Millionen Euro zu genehmigen, heißt es in der Niederschrift:

> *„Der Sitzungsleiter hält fest, dass der Beschlussfassung ein worst case Szenario zugrunde liege, aus dem sich der angeführte Betrag als Höchstbetrag ergebe. Über den jeweiligen Verbrauch der Beträge sei in den Gremien zu berichten. Die Geltendmachung der Mehrkosten gegenüber den Verursachern sei dabei ebenfalls zu verfolgen,"*[705]

Vom angeblichen Missfallen, welches Wowereit in der Sitzung des Aufsichtsrats wenige Tage später bezüglich dieser Maßnahmen laut Sitzungsprotokoll geäußert hatte, ist im Protokoll der Projektausschusssitzung nichts zu lesen.

In der Sitzung des Projektausschusses am 16. April 2012 teilte Körtgen mit, dass „trotz der bestehenden Probleme aus aktueller Sicht die Inbetriebnahme des BER zum 03.06.2012 gesichert sei."[706] Dennoch bleibe festzuhalten, dass der Brandschutz „das entscheidende

---

[701] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Niederschrift über die Sitzung des Projektausschusses BER des Aufsichtsrates am 16. April 2012, FBB 255, Bl. 60
[702] Ebd. Bl. 61
[703] Ebd.
[704] Ebd. Bl. 62
[705] Ebd.
[706] Ebd. Bl. 66

Kriterium zur Sicherstellung des Inbetriebnahmetermins“ sei.[707] Das Konzept für die „Interimslösung“ zum teilautomatischen Betrieb der Brandschutzanlage „werde in engem Schulterschluss durch die Behörden begleitet und diesen zur Genehmigung vorgelegt“.[708] Auch in dieser Sitzung verlor Körtgen laut Niederschrift kein Wort über die kritische Haltung des Bauordnungsamts zur Genehmigungsfähigkeit der erdachten „Interimslösung“. Im Gegenteil: Er kündigte – auf welcher sachlichen Grundlage auch immer – folgendes an:

> *„Die Testläufe für die Zulassung der Brandschutzklappen seien ebenfalls erfolgreich verlaufen, so dass mit einer sogenannten Zulassung für den Einzelfall der teilautomatisierten Entrauchungsanlage durch die Behörde zu Ende April gerechnet werde.“*[709]

Vor dem Hintergrund der in den Protokollen der Taskforce Brandschutz festgehaltenen Einschätzungen des Bauordnungsamts erscheinen diese Angaben von Körtgen mehr als befremdlich. Auch in der Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses am 18. April 2012 wurde über die „Endspurtmaßnahmen“ gesprochen sowie dem Aufsichtsrat empfohlen, einen entsprechenden Beschluss zu deren Umsetzung und Finanzierung zu treffen.[710] Zu den Mehrkosten, die nach Ansicht des Ausschussvorsitzenden Helmuth Markov gegenüber den Verursachern geltend gemacht werden sollten, sagte Körtgen laut Protokoll, dass dies

> *„auch durch die FBB verfolgt werde. Gleichwohl seien die Fehlerquellen aufgrund der Komplexität des Vorhabens nicht eindeutig zuordbar. Darüber hinaus seien auch Änderungsverlangen der FBB mit zu berücksichtigen. Zusätzlich ergäben sich auch noch erhebliche Nachwirkungen der Insolvenz des TGA-Planers, sowie den erforderlichen Umplanungen aufgrund der geänderten EU-Sicherheitsvorschriften. Dennoch werde die Klärung der Verantwortlichkeiten durch die FBB verfolgt. Prioritär sei die Absicherung der termingerechten Inbetriebnahme.“*[711]

Diese Passage des Protokolls kann durchaus so gelesen werden, dass der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft zum damaligen Zeitpunkt klar war, dass die Festsetzung des Inbetriebnahmetermins auf den 3. Juni 2012 im Jahre 2010 sich nun als zu knapp kalkuliert erwiesen hatte.

2. Die Aufsichtsratssitzung am 20.04.2012

Die letzte Sitzung des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft vor Bekanntgabe der Verschiebung der für den 3. Juni 2012 geplanten Inbetriebnahme des BER fand am 20. April 2012 statt. Vorangegangen waren der Aufsichtsratssitzung eine Sitzung des Projektausschusses am 16. April und eine des Finanzausschusses am 18. April. Laut Protokoll traf sich der Aufsichtsrat um 9 Uhr und dauerte bis 13:30 Uhr. Teilnehmer waren u. a. der Regierende Bürgermeister von Berlin Klaus Wowereit (Aufsichtsratsvorsitzender), der Ministerpräsident des Landes Brandenburg Matthias Platzeck (stellv.

[707] Ebd.
[708] Ebd.
[709] Ebd. Bl. 66
[710] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses des Aufsichtsrates am 18. April 2012, FBB 256 Bl. 92
[711] Ebd.

Aufsichtsratsvorsitzender), Innensenator Frank Henkel, Staatssekretärin Margaretha Sudhof, der Finanzminister von Brandenburg Helmuth Markov sowie die Bundesstaatssekretäre Rainer Bomba und Werner Gatzer. Ebenso nahmen die damaligen Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Rainer Schwarz und Manfred Körtgen an der Sitzung teil. Als Sachverständige werden im Protokoll u. a. der Fachbereichsleiter Planung und Bau Joachim Korkhaus sowie Christian Manninger vom Projektsteuerer WSP CBP als Teilnehmer genannt.[712]

In der Sitzung wurde auch der Jahresabschluss 2011 durch einen Prüfer von PricewaterhouseCoopers vorgestellt. Als zusammenfassendes Prüfungsergebnis hält das Protokoll der Aufsichtsratssitzung fest:

> *„Die Prüfer hätten die Ordnungsmäßigkeit der Buchführung und der Aufstellung des Jahresabschlusses festgestellt und somit den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt. [...] Die Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung ist gegeben. [...] Die Prüfung des Risikomanagements hat ergeben, dass*
> - *die Geschäftsführung die analog § 91 Abs. 2 AktG geforderten Maßnahmen zur Einrichtung eines Risikofrüherkennungssystems in geeigneter Form getroffen hat,*
> - *das Risikofrüherkennungssystem geeignet ist, Entwicklungen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden könnten, frühzeitig zu erkennen,*
> - *das Projekt zur Optimierung des Risikomanagements durchgeführt wurde.“*[713]

Der Aufsichtsrat billigte per Beschluss den vorgelegten Jahresabschluss 2011 und schlug „den Gesellschaftern vor, der Geschäftsführung die Entlastung für das Geschäftsjahr 2011 zu erteilen.“[714]

Einen relativ knappen Raum nimmt in der Niederschrift der Aufsichtsratssitzung der Tagesordnungspunkt ein, bei welchem „Maßnahmen zur Absicherung der Inbetriebnahme BER“ behandelt wurden. Hierbei handelt es sich um die auch aus den Schreiben von McKinsey vom März 2012 hervorgegangenen „Endspurtmaßnahmen“, mit denen während des ORAT-Probebetriebs festgestellte Schwierigkeiten und Engpässe abgefangen werden sollten. Es sei hier ein „großes Risiko hinsichtlich der erforderlichen Prozesssicherheit in dem Terminalgebäude festzuhalten.“[715] Laut der dem Protokoll angefügten Präsentation handelte es sich bei den beabsichtigten Maßnahmen u. a. um einen verstärkten Einsatz von Mitarbeitern in der Gepäckförderanlage, „um Fehler bei der elektronischen Zuordnung von Gepäckinformationen abfangen zu können“. Weiterhin sollten „Inbetriebnahmehelfer-Teams“ aufgebaut werden, um „insb. Türfunktionalitäten an den Brücken im Mainpier“ sicherzustellen. Hinzu kommen sollte die „Einrichtung von zonenweisen ‚Türschließerteams’, um den Zugang zu wichtigen Türen auch bei Fehlern in den Zugangsberechtigungen sicherzustellen“. Auf einer Terminal-Ebene sollte weiterhin temporär eine „Struktur zur Schaffung zusätzlicher Check-In und Sicherheitskontroll-Kapazitäten“ eingerichtet werden.

---

[712] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die 104. Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 20. April 2012, FBB 254, Bl. 135
[713] Ebd. Bl. 138
[714] Ebd. Bl. 139
[715] Ebd. Bl. 145

Laut der Präsentation reiche „die Check-in Kapazität für den 3.6. knapp aus".[716] Es herrschte innerhalb der Flughafengesellschaft demnach schon Anfang 2012 die Klarheit darüber, dass der neue Flughafen bereits bei seiner geplanten Eröffnung 2012 nah an der Kapazitätsgrenze betrieben werden müsste. Für die von Schwarz in der Sitzung erläuterten Maßnahmen zur Sicherung der Inbetriebnahme schlug die Geschäftsführung eine Budgeterhöhung um 13,9 Millionen Euro vor. Hierzu heißt es im Protokoll:

> *„Der Vorsitzende erklärt sein Missfallen über diese zusätzlich erforderlichen Ausgaben, die bei einer besseren Terminplanung möglicherweise zu verhindern gewesen wären. Nach Diskussion beschließt der Aufsichtsrat:*
>
> *Beschluss AR FBB 2012/104 Nr. 7*
>
> *Der Aufsichtsrat empfiehlt der Gesellschafterversammlung, einer Erhöhung des Budgets um 13,9 Mio. € zur Durchführung der ‚Endspurtmaßnahmen' im Zusammenhang mit der BER Inbetriebnahme zuzustimmen. Die Finanzierung dieser betrieblich zwingend erforderlichen Maßnahmen erfolgt über eine zusätzliche Kreditziehung i.H.v. 13,9 Mio. €."*[717]

Die beschlossenen „Endspurtmaßnahmen" bewegten sich allerdings außerhalb der Brandschutz-Thematik, die nach Aktenlage zu diesem Zeitpunkt die geplante Inbetriebnahme bereits tangierte wenn nicht sogar klar gefährdete. Dass das Bauordnungsamt in den Sitzungen der Taskforce Brandschutz deutlich auf mögliche Schwierigkeiten bei der Genehmigungsfähigkeit der von Planern und Flughafengesellschaft erdachten „Interimslösung" hingewiesen hatte, wurde in der Aufsichtsratssitzung nicht eingehender behandelt – zumindest ist von der kritischen Haltung des Bauordnungsamtes nichts im Protokoll festgehalten. Zudem basierte die Darstellung der Thematik auf den Aussagen des Controllingberichts 01/2012, auf dessen Einschätzungen durch die Geschäftsführung im Vorfeld der Aufsichtsratssitzung Einfluss genommen worden war.

Zum Thema Entrauchungsanlage heißt es im Protokoll unter dem Tagesordnungspunkt „Sachstandsbericht BBI":

> *„Herr Dr. Körtgen informiert über den aktuellen Sachstand anhand von Folien, die dem Protokoll in der Anlage beigefügt sind und auf deren Inhalt Bezug genommen wird. Auf Nachfrage von Herrn Bomba und weiteren Mitgliedern des Aufsichtsrats teilt er mit, dass trotz der bestehenden Probleme aus aktueller Sicht die Inbetriebnahme des BER zum 03.06.2012 gesichert sei. Der Brandschutz sei das entscheidende Kriterium zur Sicherstellung des Inbetriebnahmetermins am 03.06.2012. Bis zur Fertigstellung des vollautomatisierten Brandschutzes werde eine Teilautomatisation als Interimslösung verfolgt. Das hierzu erstellte Konzept liege inzwischen den Behörden zur Genehmigung vor."*[718]

In der Folie heißt es zur „Interimslösung", dass ein „Antrag auf vorzeitige Nutzung" im Februar 2012 beim Bauordnungsamt (BOA) vorgelegt worden sei und hierzu „umfangreiche Abstimmungen" stattgefunden hätten. Weiter heißt es:

---

[716] Ebd. Bl. 154
[717] Ebd. Bl. 140
[718] Ebd. Bl. 144

> *„derzeit Erarbeitung eines Interimskonzeptes mit diversen Szenarien, Vorstellung beim BOA erfolgte Mitte März 2012, nach abschließenden Abstimmungen mit BOA kann Interimskonzept den Antragsunterlagen beigefügt werden. Genehmigung ist zwingende Voraussetzung für behördliche Abnahme und Betriebsaufnahme am 03.06.2012, dies bedarf äußerster Anstrengungen aller Projektbeteiligten“.*[719]

Es bleibt festzuhalten, dass trotz der im Vorfeld der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 zu Tage getretenen massiven Risiken in Bezug auf die Entrauchungsanlage und auf die hierzu erarbeitete „Interimslösung“ im Aufsichtsrat keine eingehendere Unterrichtung zu diesen Risiken stattfand. Die „Endspurtmaßnahmen“ und die dazugehörende Budgeterhöhung um 13,9 Millionen Euro wurden demnach beschlossen, obwohl das Bauordnungsamt im Frühjahr 2012 deutlich signalisiert hatte, dass die Genehmigung der „Interimslösung“ für die Entrauchungsanlage nicht ohne weiteres erteilt werden könne. Nach dem vorliegenden Sitzungsprotokoll, dem Protokoll der vorangegangenen Referentenrunde sowie dem für die Mitglieder des Aufsichtsrats erstellten Controllingbericht kann festgestellt werden, dass der Aufsichtsrat seitens der Geschäftsführung nicht angemessen über die tatsächliche Situation des Projekts BER informiert wurde und vor diesem Hintergrund millionenschwere „Endspurtmaßnahmen“ beschloss, die vor dem Hintergrund der Entrauchungs-Problematik unnötig waren. Es ist weiterhin festzustellen, dass sich die Mitglieder des Aufsichtsrates in der Vorbereitung der Sitzung am 20. April 2012 nicht aktiv um Informationen zum tatsächlichen Zustand des Projekts bemühten und den Berichten und Ausführungen der Geschäftsführung in einer unkritischen, naiven Weise folgten. Es mag dies vor dem Hintergrund der Vorfreude auf das ebenfalls in der Aufsichtsratssitzung ausführlich besprochene für den 24. Mai 2012 geplante Eröffnungsevent geschehen sein:

> *„Am 24. Mai werde dann für einen Teilnehmerkreis von ca. 40.000 Personen die eigentliche Eröffnungsveranstaltung unter Beteiligung der Bundeskanzlerin stattfinden. Dem Hinweis aus dem Projektausschuss BBI vom 16.04.2012 folgend, sei mit der Eintrittskarte auch ein Gutschein für eine Mahlzeit und ein Getränk verbunden.“*[720]

---

[719] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die 104. Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 20. April 2012, FBB 254, o. P.
[720] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die 104. Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 20. April 2012, FBB 254, Bl. 143

XIII. Versuchtes Krisenmanagement

1. Die außerordentliche Sitzung des Aufsichtsrats am 16. Mai 2012

Am 16. Mai 2012 trat der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft zu einer außerordentlichen Sitzung zusammen. Es war dies die erste Sitzung des Gremiums nach Bekanntgabe der Verschiebung der für den 3. Juni 2012 geplanten Inbetriebnahme des BER. Im Ergebnis wurde bei dieser Sitzung beschlossen, sich von der pg bbi zu trennen sowie den damaligen Technischen Geschäftsführer Manfred Körtgen abzuberufen.

In einem Vermerk, der zu den Vorbereitungsunterlagen des Aufsichtsratsmitglieds Frank Henkel für diese Sitzung gehört, wird die Haltung der Flughafengesellschaft bzgl. der Leistung der pg bbi erläutert, allerdings auch auf die mangelnde Leistungsfähigkeit der Flughafengesellschaft selbst eingegangen. Unter dem Punkt „Ursachenanalyse“ zur Absage des Eröffnungstermins ist hierzu zu lesen:

> *„Die FBB sieht die pg bbi als den Hauptverantwortlichen / -schuldigen für die erneute Verschiebung der Eröffnung von BER. Aus hiesiger Sicht wird die Hauptverantwortung ebenfalls bei der pg bbi gesehen, jedoch sind die Rollen der FBB als Bauherr, wie auch der WSP CBP als Projektsteuerung zu hinterfragen.*
> *Es erscheint äußerst merkwürdig, dass die FBB nicht über ausreichend Planer und Fachleute verfügt, um die Funktionsfähigkeit der Brandschutzanlage zu beurteilen. Über solche Kompetenzen sollte der Bauherr aus hiesiger Sicht verfügen, um zu unabhängigen Bewertungen der Sachlage und seiner Verantwortung gerecht zu werden. Da dieses anscheinend nicht der Fall ist, trifft auch die FBB ein Verantwortung / Schuld für die Verzögerungen. Ob personelle Konsequenzen aus den Reihen der FBB gezogen werden sollten bleibt in der Diskussion abzuwarten.*
> *Die Bewertungen der Baufortschritte in den Controllingberichten erscheinen nicht den tatsächlichen Fakten zu entsprechen, weshalb auch der WSP CBP eine Verantwortung / Schuld zufällt. So wurden insbesondere die neuen EU-Vorschriften sowie die Entrauchungsanlage von der WSP CBP regelmäßig mit einer gelben Ampel bewertet, was eine Gefährdung der Inbetriebnahme von BER ausschließt. Hier ist zu hinterfragen, wie WSP CBP zukünftig zu einer objektiven Bewertung der Baufortschritte kommt.“*[721]

Diese in dem Vermerk für Frank Henkel getroffenen Aussagen zur Kompetenz der Flughafengesellschaft sind sicherlich zutreffend. Allerdings erschließt sich nicht, warum sich erst nach der Verschiebung der Inbetriebnahme herausgestellt haben soll, dass die Flughafengesellschaft als Bauherr nicht in der Lage war, „die Funktionsfähigkeit der Brandschutzanlage zu beurteilen“ und die von ihr beauftragte Projektsteuerung WSP CBP anscheinend ebenso wenig hierzu befähigt war. Der Vermerk für Frank Henkel deutet zumindest auf ein eigenes Versäumnis des Aufsichtsrates hin, da aus dem Vermerk recht deutlich wird, dass sich das Gremium bis zur Verschiebung lediglich auf die Angaben in den Controllingberichten sowie die angenommene Leistungsfähigkeit der Flughafengesellschaft verließ. Offensichtlich war es zumindest Teilen des Aufsichtsrates in den Monaten vor der Verschiebung nicht aufgefallen, dass die Flughafengesellschaft – wie im Vermerk dargelegt – gar nicht über ausreichend kompetentes Personal verfügte.

[721] Vermerk SennInnSport ZS B 3 Ti v. 16.05.2012, Außerordentliche Aufsichtsratssitzung Flughafen Berlin Brandenburg GmbH am 16.05.2012, S. 3, SenInn 3, o. P.

Vor der Aufsichtsratssitzung trat der Projektausschuss des Aufsichtsrats zusammen. Vertreter der pg bbi nahmen an der Sitzung ausweislich des Protokolls nicht teil. Der externe Sachverständige Michael Fretter, der bei dieser Sitzung wie auch bei der folgenden Aufsichtsratssitzung anwesend war, stellte zum Zustand des Projekts BER fest,

> *„dass die Entrauchungsanlage 14 nicht ausschließlich der Grund für die Verschiebung des IBN 03.06.12 gewesen sei. Hinzu seien auch Planungsfehler sowie ständige Umplanungen vor dem Hintergrund der tatsächlichen Verhältnisse vor Ort gekommen. Weiterhin sei die Sprinkleranlage auch noch nicht vollständig fertiggestellt.“*[722]

Zu der später auch in der Sitzung des Aufsichtsrats behandelten Frage nach den in den Controllingberichten enthaltenen Ampeln heißt es im Protokoll des Projektausschusses:

> *„Herr Wowereit und Herr Bomba fragen nach, inwieweit bereits ab dem Zeitraum Februar 2012 infolge der unterschätzten Folgen der Umplanungen im Terminals und Pavillons (sic!) im Controllingbericht die Ampel für den IBN 03.06.12 auf Rot hätte gesetzt werden müssen. Herr Manninger teilt hierzu mit, dass es die Aufgabe des Projektsteuerers sei, an dem geplanten IBN 03.06.12 noch so lange festzuhalten, wie Gegensteuerungsmaßnahmen für auftretende Problemstellungen möglich und erfolgversprechend seien. Ausgehend von der Bestätigung des IBN 03.06.12 durch die pgbbi sei eine enge Begleitung durch das Projektcontrolling vereinbart worden.“*[723]

Zum Zustand des Projekts kurz vor der Verschiebung der Inbetriebnahme ist im Protokoll des Projektausschusses folgendes festgehalten:

> *„Herr Bomba teilt im Ergebnis der bisherigen Erläuterungen ergänzend mit, dass nach seiner Auffassung für die Geschäftsführung bereits im Februar 2012 der terminkritische Sachverhalt erkennbar war und Handlungsbedarf bestanden habe. Dennoch sei in der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012, auch auf Nachfrage, der IBN 03.06.12 durch Herrn Dr. Körtgen bestätigt worden. Herr Dr. Körtgen weist darauf hin, dass in der Aufsichtsratssitzung im April 2012 der Brandschutz als entscheidender Faktor für den IBN 03.06.12 genannt worden sei. Herr Wowereit erwidert hierzu, dass dies dem Aufsichtsrat im Hinblick auf die Genehmigungslage, nicht aber hinsichtlich fehlender genehmigungsfähiger Unterlagen mitgeteilt worden sei. Herr Dr. Körtgen erwidert hierzu, dass die Teilautomatisation der Brandschutzanlage stets als Interimslösung bis zur vollständigen Fertigstellung beabsichtigt gewesen sei. Eine Beeinträchtigung der Passagiere sei damit nicht verbunden gewesen. Herr Wowereit hält fest, dass vor dem Hintergrund der bisher stattgefundenen Aufklärung und des damit verbundenen Erkenntniszuwachses die Bestätigung des IBN 03.06.12 im Controllingbericht 01/12 aus heutiger Sicht nicht mehr nachvollziehbar sei.“*[724]

Auch über die Leistungsfähigkeit der pg bbi wurde in der Sitzung des Projektausschusses gesprochen:

---

[722] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die a. o. Sitzung des Projektausschusses BBI des Aufsichtsrates am 16. Mai 2012, FBB 255, Bl. 52
[723] Ebd. Bl. 52f
[724] Ebd. Bl. 53

> *„Herr Bomba bittet die Geschäftsführung um Auskunft, inwieweit diese sich durch die Aussagen der pgbbi zur Einhaltung des IBN 03.06.12 getäuscht fühle. Herr Dr. Körtgen teilt mit, dass die Ergebnisse der bisherigen Sachverhaltsaufklärung eine Täuschung der Geschäftsführung nahelegen würden. Letztlich müsse sich die Geschäftsführung auf die Aussagen der Fachleute verlassen, insbesondere wenn die Auskünfte auch auf Nachfragen der Geschäftsführung bestätigt würden.“*[725]

Der damalige Geschäftsführer Rainer Schwarz machte in der Sitzung ebenfalls klar, dass er sich von den Angaben der pg bbi „getäuscht“ fühle.[726] Zur Verantwortung der pg bbi für die Verschiebung der Inbetriebnahme wird Klaus Wowereit im Protokoll wie folgt wiedergegeben:

> *„Herr Wowereit weist darauf hin, dass Planungsdefizite bereits mit ursächlich für die erste Verschiebung des Inbetriebnahmetermins im Sommer 2010 gewesen seien. Die Versäumnisse, die zu der jetzigen Verschiebung geführt hätten, ausschließlich auf die pgbbi zu reduzieren, sei aus seiner Sicht nicht plausibel. Zumal seit Dezember 2011 kein von außen wirkendes Ereignis eingetreten sei, das den IBN 03.06.12 hätte gefährden können.“*[727]

Dem damaligen Regierenden Bürgermeister war demnach spätestens in der Sitzung des Projektausschusses am 16. Mai 2012 klar, dass nicht allein die pg bbi für die notwendig gewordene Verschiebung der Inbetriebnahme verantwortlich zu machen war – auch wenn von der Flughafengesellschaft und Teilen der Berliner Politik genau dieser Umstand immer wieder herausgekehrt wurde.

In der Sitzung des Projektausschusses wurden auch Vertreter der Unternehmen Siemens, Bosch, Imtech und T-Systems angehört. Als wesentliche Ursachen für die Verschiebung der Inbetriebnahme nannten die Firmenvertreter laut Protokoll „übereinstimmend“ unter anderem folgende Umstände: So habe es ständige Planungsänderungen in hohe Anzahl gegeben, eine Plan- und Schnittstellenkoordinierung habe gefehlt, es habe ein Verzug geherrscht hinsichtlich der „Erstellung und Übergabe der Planungsunterlagen an die ausführenden Firmen“, auf Grund der „ständigen Planänderungen und deren Vielzahl sei insgesamt keine Logik der Brandschutzanlage für die ausführenden Firmen erkennbar gewesen. Dies sei aber eine wesentliche Grundlage für eine ordnungsgemäße Leistungserbringung“. Weiterhin hätten sich die Unterlagen planungstechnisch „auf einem Stand aus dem Jahr 2011 befunden“.[728] Auf Nachfrage des Ausschussvorsitzenden Ralf Christoffers wurde „seitens der Firmenvertreter mitgeteilt, dass verantwortlicher und Ansprechpartner für die Planungen die pgbbi sei.“[729]

Die Sitzung des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft, die ebenfalls am 16. Mai 2012 stattfand, wurde vom Aufsichtsratsvorsitzenden Klaus Wowereit geleitet. Stellvertretender Vorsitzender war zu dieser Zeit Matthias Platzeck. Neben den Mitgliedern des Aufsichtsrats und den damaligen Geschäftsführern Rainer Schwarz und Manfred Körtgen nahmen Joachim Korkhaus (Bereich Planung und Bau der FBB), Christian Manninger von WSP CBP, Hans-

---

725 Ebd.
726 Ebd.
727 Ebd. Bl. 54
728 Ebd. Bl. 54
729 Ebd.

Joachim Paap (gmp) und Michael Fretter als Sachverständige zumindest zeitweise an der Sitzung teil. Im Protokoll der Sitzung ist auch deren Dauer vermerkt: „16.05.2012, 15:30 Uhr bis 17.05.2012, 02:00 Uhr".[730] Gleich zu Beginn kritisierte Holger Rößler stellvertretend für die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat, dass „die erste Information über die Verschiebung des Inbetriebnahmetermins über die Medien und nicht seitens der Gesellschaft erfolgt sei."[731] Laut Protokoll ergänzte der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Rainer Bomba, „dass auch auf Anteilseignerseite eine gleichzeitige Information sicherzustellen ist."[732] Unter der Überschrift „Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten" ist im Sitzungsprotokoll festgehalten, dass Christian Manninger über die Rolle von Bauherr, Bauordnungsamt, Projektsteuerung, Bauüberwachung und Generalplanung referierte und den Aufsichtsratsmitgliedern ein entsprechendes Organigramm vorlegte. Das Aufsichtsratsmitglied Sven Munsonius, ebenfalls Arbeitnehmervertreter, fragte laut Niederschrift in diesem Zusammenhang, „inwieweit es üblich sei, dass Generalplanung und Bauüberwachung in einer Hand liege."[733] Manninger teilte hierzu mit,

> *„dass grundsätzlich eine Trennung bei derartigen komplexen Bauvorhaben zu empfehlen sei. Im konkreten Fall sei diese Konstruktion jedoch das Ergebnis einer europaweiten Ausschreibung. Nach den Zuschlagskriterien Preis und Qualität habe pgbbi für die Generalplanung und Bauüberwachung jeweils das beste Angebot abgegeben."*[734]

Helmuth Markov, vom Land Brandenburg entsandtes Aufsichtsratsmitglied, kritisierte diesen Umstand laut Protokoll

> *„vor dem Hintergrund, dass sich danach der Planer selbst überwache. Seiner Meinung nach sei zur Vermeidung dieses Interessenkonfliktes eine zusätzliche Überwachung der pgbbi erforderlich gewesen. Nach seiner Auffassung sei dies eine wesentliche Ursache für die eingetretene Situation."*[735]

Diese Auffassung eines Aufsichtsratsmitglieds, welches gleichzeitig auch noch einen Ausschuss des Aufsichtsrats leitete, ist mindestens befremdlich. Es scheint demnach zumindest einem der vom Land Brandenburg entsandten Aufsichtsratsmitglieder eine der wichtigen vertraglichen Konstruktionen bzgl. des Projekts BER verborgen geblieben zu sein. Dass erst nach der Verschiebung der Inbetriebnahme gleichsam erstaunt festgestellt wird, dass solch eine Konstruktion eine „wesentliche Ursache" für Missstände im Projekt seien, ist als Beleg für das Desinteresse für das gesamte Projekt bei Teilen des Aufsichtsrates zu werten.

Matthias Platzeck bat im Anschluss an die Ausführungen Manningers um eine Erläuterung, „ob und inwieweit die Konstruktion zu einer erhöhten Aufmerksamkeit bei der Projektsteuerung geführt habe."[736] Manninger gab hierzu an, dass die pg bbi durch den Projektsteuerer „eng geführt" worden sei. Teilweise seien auch „infolge fehlender

---

[730] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die a. o. Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 16. Mai 2012, FBB 254, Bl. 109
[731] Ebd. Bl. 110
[732] Ebd.
[733] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die a. o. Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 16. Mai 2012, FBB 254, Bl. 111
[734] Ebd. Bl. 111f
[735] Ebd. Bl. 112
[736] Ebd.

Leistungen“ Ersatzvornahmen durchgeführt worden. „Gleichwohl bleibe festzuhalten, dass es nicht Aufgabe der Projektsteuerung gewesen sei, die Planungen seitens pgbbi auf inhaltliche Richtigkeit zu prüfen.“[737] Wowereit wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass der Aufsichtsrat der Leistungsvergabe zugestimmt habe und zum „Zeitpunkt der Entscheidungsfindung [...] auch mögliche Vorteile der Konstruktion gesehen worden“ seien.[738] Dass es nicht Aufgabe der Projektsteuerung gewesen sei, die Planungen der pg bbi auf inhaltliche Richtigkeit zu prüfen, führte Manninger auch bei seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss am 7. November 2014 aus:

> *„Als der pg bbi gekündigt wurde, mussten wir wiederum davon ausgehen, dass die Pläne, wenn wir sie übernehmen, auch dem gebauten Zustand entsprechen. Wir haben nicht die Aufgabe als Projektsteuerer, jeden einzelnen Plan zu überprüfen, ob der dem gebauten Zustand draußen entspricht. [...] Ja, letztendlich ist es natürlich abschließend Aufgabe der pg bbi gewesen, die Planung so zu erstellen, dass es auch dem gebauten Zustand entspricht.“*[739]

Laut Protokoll der Aufsichtsratssitzung am 16. Mai 2012 teilte Manninger dem Gremium mit, dass „noch im Herbst und Dezember 2011 keine Anhaltspunkte vorlagen, dass der Termin 03.06.2012 nicht erreichbar sei. Der Basisprobebetrieb sei planmäßig am 24.11.2012 aufgenommen worden. In Folge der ständigen Änderungen sei ab Ende Februar 2012 eine enge Führung und Berichterstattung einschließlich entsprechender Controllingprozesse installiert worden. Dabei habe die pgbbi stets den Inbetriebnahmetermin zum 03.06.2012 bestätigt.“[740] Zu den Gründen der Verschiebung der Inbetriebnahme sagte Manninger,

> *„dass über die Jahre 2010 und 2011 eine enge Führung der pgbbi durch WSP CBP als Projektsteuerer erfolgt sei. Nunmehr sei festzustellen, dass die Gesamtkoordination der Planung durch pgbbi nicht bzw. nicht in dem erforderlichen Maß vorgenommen worden sei. Letztlich entscheidend für die neuerliche Terminverschiebung sei daher die Lieferung einer nicht mit den beteiligten Firmen abgestimmten Brandfallsteuermatrix.“*[741]

In der Aufsichtsratssitzung wurde auch über die Einschätzungen des zuständigen Bauordnungsamts bzgl. der Brandschutzthematik gesprochen. Hierzu führte Helmuth Markov in der Sitzung aus,

> *„dass trotz der seitens des Bauordnungsamtes (BOA) geäußerten Bedenken bezüglich einer rechtzeitigen Bereitstellung der notwendigen Unterlagen als Voraussetzung für die Eröffnung am 03.06.2012 in der Aufsichtsratssitzung am 20.04.2012 seitens der Geschäftsführung Interimsmaßnahmen empfohlen worden seien sowie der Inbetriebnahmetermin 03.06.2012 bestätigt worden sei.*
> *Herr Dr. Körtegn teilt hierzu mit, dass speziell zum Thema Brandschutz eine Taskforce eingesetzt worden sei. Darüber hinaus hätte pgbbi als verantwortlicher Planer noch vor der Aufsichtsratssitzung die Erreichung der Schutzziele des*

---

[737] Ebd.
[738] Ebd.
[739] Zeuge Christian Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 07.11.2014, S. 45
[740] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die a. o. Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 16. Mai 2012, FBB 254, Bl. 112
[741] Ebd. Bl. 113

> *Brandschutzes und den Inbetriebnahmetermin 03.06.2012 bestätigt. In der Aufsichtsratssitzung selbst habe er ausdrücklich auf den Brandschutz als entscheidendes Kriterium für den Inbetriebnahmetermin hingewiesen. Gescheitert sei die Inbetriebnahme zum 30.06.2012 letztlich daran, dass die pg bbi zugesagte Vorleistungen nicht erbracht habe. Noch am 02. Mai habe die pgbbi die Machbarkeit der Inbetriebnahme des BER am 03.06.2012 bestätigt."*[742]

Der damalige Geschäftsführer Rainer Schwarz gab ebenfalls an, dass der Inbetriebnahmetermin am 3. Juni 2012 noch am 2. Mai von der pg bbi bestätigt worden sei. Erst am 4. Mai

> *„sei ihm berichtet worden, dass der Termin 03.06.2012 nicht mehr zu halten sei. Daraufhin sei über das Wochenende 05./06. Mai noch mit Unterstützung der pgbbi versucht worden, weitere Rückfalllösungen zur Einhaltung des Termins 03.06.2012 zu finden. Diese Überlegungen wurden am Montag, den 07. Mai, mit dem BOA erörtert. Im Ergebnis der Rücksprache mit dem BOA habe dann schließlich die pgbbi die Unterzeichnung der erforderlichen Anträge an das BOA zur Genehmigung der Inbetriebnahme am 03.06.2012 verweigert. [...] Herr Dr. Körtgen teilt dazu mit, dass das BOA die über das Wochenende 05./06. Mai entwickelten Lösungsansätze abschlägig beurteilt habe. Am 09. Mai 2012, also am Tag nach der Bekanntgabe der Verschiebung des Inbetriebnahmetermins, habe das BOA zudem mitgeteilt, dass nunmehr auch die Teilautomatisation der Brandschutzanlage seitens des BOA nicht mehr als Interimslösung bis zur vollständigen Fertigstellung der Anlage akzeptiert werde."*[743]

Als Knut Nell (pg bbi) am 13. Juni 2014 von Oliver Höfinghoff (Piratenfraktion) im Untersuchungsausschuss gefragt wurde, wer am 2. Mai 2012 die Inbetriebnahmefähigkeit des BER zum 3. Juni 2012 seitens der pg bbi bestätigt habe, sagte Nell: „Kann ich nicht einordnen, 2. Mai, dass wir das irgendwo explizit bestätigt haben. Das kann ich so nicht einordnen."[744]

Hans-Joachim Paap erläuterte während der Sitzung des Aufsichtsrats am 16. Mai 2012 die Sichtweise der pg bbi zu den Hintergründen der Verschiebung. Dabei wies er darauf hin, dass der nach der Verschiebung im Sommer 2010 gewählte Inbetriebnahmetermin 3. Juni 2012 „ambitioniert" gewesen sei. Eine wesentliche „Voraussetzung für die Einhaltung dieses Termins sei das Einfrieren der Planung gewesen."[745] Dass der Termin schließlich verfehlt wurde, gehe laut Paap im Wesentlichen auf die folgenden Ursachen zurück: „fehlender Abschluss von Ergänzungsvereinbarungen, fehlende Vorleistungen, Bauschäden, Umplanungen".[746]

> *„Darüber hinaus hätten sich auch die Einbindung der Pavillons und die sich hieraus ergebende Wechselwirkung für die Einhaltung des geplanten Inbetriebnahmetermins nachteilig ausgewirkt. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte sei versucht worden,*

[742] Ebd.
[743] Ebd. Bl. 114
[744] Zeuge Knut Nell, Wortprotokoll der Vernehmung 13.06.2014, S. 72
[745] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die a. o. Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 16. Mai 2012, FBB 254, Bl. 114
[746] Ebd. Bl. 114f

den Termin im Wege eines Antrages auf Nutzung vor Fertigstellung nach § 76 Abs. 3 BbgBO zu erreichen. Hierin seien auch Kompensationsmaßnahmen enthalten gewesen. Darüber hinaus sei ein weiterer Inhalt gewesen, dass bestimmte nicht betriebsnotwendige Flächen zum Zeitpunkt des 03.06.2012 nicht in Betrieb gegangen wären.“[747]

Im Gegensatz zu den vorangegangenen Äußerungen von Schwarz und Körtgen, die pg bbi habe noch am 2. Mai 2012 die Machbarkeit des Termins 3. Juni bestätigt, trug Paap im Aufsichtsrat folgendes vor:

„Im Ergebnis sei bei ihm Ende April die Erkenntnis gereift, dass der Termin 03.06.2012 nicht mehr erreichbar sei. Infolgedessen sei dann auch eine Unterschrift der pgbbi unter den Antrag auf Nutzung vor Fertigstellung nicht mehr möglich gewesen. Hierüber sei dann die Geschäftsführung auch umgehend informiert worden.“[748]

Dem Protokoll der Sitzung ist zu entnehmen, dass es während der Sitzung wohl zu einer Auseinandersetzung über die Frage kam, inwieweit die pg bbi die Verantwortung für die Absage der Inbetriebnahme trug. So wies der Aufsichtsratsvorsitzende Wowereit nach dem Vortrag von Paap darauf hin, dass in der vergangenen Sitzung des Projektausschusses ausführende Bauunternehmen „Mangelleistungen der pgbbi vorgetragen“ hätten. Paap entgegnete, dass

„auch der pgbbi Hinderungsgründe für eine ordnungsgemäße Leistungserbringung entgegengestanden hätten. Neben der pgbbi hätten aber auch alle anderen Beteiligten Fehler gemacht. Daher weise er den Vorwurf ausdrücklich zurück, die pgbbi sei für die Terminverschiebung allein verantwortlich. So lägen derzeit noch beim BOA Tekturanträge zur Entscheidung, die die Grundlage für eine weitere Ausführungsplanung bilden. Die Tekturanträge seien auf Anforderungen und Anordnungen des Bauherrn FBB zurückzuführen. Herr Korkhaus weist darauf hin, dass die letzte inbetriebnahmerelevante Anpassung durch die FBB bereits im Mai 2011 erfolgt sei. Herr Paap teilt mit, dass er dies so nicht bestätigen könne.“[749]

Weiter heißt es im Aufsichtsratsprotokoll:

„Der Vorsitzende stellt erneut die Frage, ab wann aus Sicht der pgbbi die für den 03.06.2012 geplante Inbetriebnahme gefährdet war. Herr Paap teilt hierzu mit, dass bereits seit Januar 2012 Berichte der pgbbi an die WSP CBP in Teilbereichen mit roten Ampeln versehen waren. Die pgbbi habe diese Berichte als Momentaufnahmen verstanden und es nicht für notwendig erachtet, extra die Aufsichtsgremien dort zu befassen. [...] Herr Manninger widerspricht der Darstellung der pgbbi dahingehend, dass die Statusberichte an die Geschäftsführung gemeinsam von der pgbbi und WSP CBP erstellt würden und diese keine roten Ampeln enthalten hätten.“
[...]
Herr Dr. Körtgen teilt mit, dass ihm selbst keine roten Ampeln durch pgbbi zur Kenntnis gebracht worden seien. Insgesamt sei insbesondere in der Schlussphase des

---

[747] Ebd. Bl. 115
[748] Ebd.
[749] Ebd.

Projektes ein sehr enges Monitoring auch durch die Geschäftsführung erfolgt. In kritischen Punkten sei zur Sicherstellung des Inbetriebnahmetermins 03.06.2012 mit Gegensteuerungsmaßnahmen reagiert worden.“ [750]

Rainer Schwarz bekräftigte wiederum, dass er sich von den Angaben der pg bbi im ersten Quartal 2012 getäuscht fühle:

„Herr Prof. Dr. Schwarz teilt auf die Frage von Herrn Bomba mit, dass die Statusberichte zunächst monatlich, zum Schluss 14-tägig an die Geschäftsführung erfolgt seien. Auch auf seine kritischen Nachfragen zu der Machbarkeit des geplanten Inbetriebnahmetermins am 03.06.2012 wurde dieser stets bestätigt. Erst durch die bereits erwähnte Verweigerung der Unterschrift für den Antrag auf Nutzung vor Fertigstellung am 07.05.2012 sei durch die pgbbi erstmalig die fehlende Machbarkeit des Inbetriebnahmetermins der Geschäftsführung offenbart worden. Aufgrund dieses Ablaufes fühle er sich vor dem Hintergrund der zuvor stets erfolgten Bestätigung des Termins 03.06.2012 getäuscht.[751]

Herr Paap weist den Vorwurf der Täuschung entschieden zurück. Allein durch die Tatsache, dass durch die pgbbi alle Anstrengungen unternommen wurden, den Termin am 03.06.2012 zu halten, könne keine Täuschung konstruiert werden und pgbbi als Alleinverantwortlicher dargestellt werden. Diese Sichtweise sei aus seiner Sicht auch persönlich enttäuschend.“[752]

Wie unvollkommen Planung und Bau der Brandschutzanlage im Mai 2012 waren, zeigt folgende Passage des Protokolls der Aufsichtsratssitzung am 16. Mai 2012, wonach offenbar selbst bei der pg bbi kein Überblick mehr über die Unterlagen herrschte: So teilte Paap auf Nachfrage von Klaus Wowereit zum Grad der Fertigstellung der Brandschutzanlage mit, dass ein Zeitraum von vier bis sechs Wochen erforderlich sein würde, „um mit den Beteiligten ein gemeinsames Verständnis zum Stand der Planungsunterlagen zu erhalten.“[753] Zudem sei erforderlich, dass es nicht zu weiteren Planungsänderungen komme bzw. diese nach einer Inbetriebnahme des Flughafens vorgenommen würden.[754] Nachdem Paap die Sitzung des Aufsichtsrats verlassen hatte, debattierte dieser über eine mögliche Trennung von der pg bbi. So fragte Wowereit, „ob und in welchem Umfang die Trennung von der pgbbi zu einer weiteren Verzögerung der Inbetriebnahme des BER führen werde.“[755] Korkhaus beantwortete dies laut Protokoll dergestalt, dass

„hinsichtlich der Planungsaufgabe die Bindung von Subunternehmen binnen einer Woche erfolgen könne. Hinsichtlich der Wahrnehmung der Aufgabe der Bauüberwachung könne ein tragfähiger Ersatz bereits ab Pfingsten umgesetzt werden.“[756]

[750] Ebd. Bl. 116
[751] Ebd. Bl. 116f
[752] Ebd. Bl. 117
[753] Ebd.
[754] Ebd.
[755] Ebd. Bl. 120
[756] Ebd.

Manfred Körtgen sagte zu der Einschätzung der Geschäftsführung zur Leistungsfähigkeit der pg bbi, dass

> *„aus Sicht der FBB das Vertrauen in die Leistungsfähigkeit der pgbbi erschüttert sei. Das bisherige Reporting der pgbbi könne durch Dritte ersetzt werden, die im Falle einer Entscheidung zur Trennung von der pgbbi auch hierfür bereitstünden.“*[757]

Im Protokoll ist mehrfach dargestellt, dass der Aufsichtsratsvorsitzende Wowereit Informationen über mögliche Folgen einer Trennung von der pg bbi verlangte. So auch zu der Frage, welche Gewissheit darüber bestehe, dass die Flughafengesellschaft „die Leistungen der pgbbi selbst besser ausführen kann“ und darüber, ob eine Trennung von der Planungsgemeinschaft juristisch geprüft wurde.[758] Ebenso findet sich der Hinweis im Protokoll, dass Wowereit festgestellt habe, „dass alle Folgen einer Kündigung umfänglich zu prüfen und abzuwägen seien“.[759]

Ebenso wie an den Planern gab es Zweifel bei einzelnen Aufsichtsratsmitgliedern am Berichtswesen der Projektsteuerung und an der Art und Weise wie die Geschäftsführung den Aufsichtsrat über den Projektzustand informierte. Bezüglich der „Ampeln“ in den Controllingberichten heißt es im Protokoll:

> *„Herr Manninger legt daraufhin dar, dass rote Ampeln hinsichtlich Terminen für einen terminlich kritischen Zustand mit Auswirkungen auf die Inbetriebnahme stehen, gelbe hingegen für einen kritischen Stand ohne Auswirkungen auf die Inbetriebnahme. Im Controllingbericht mit Stand März 2012 waren an 20 Stellen kritische Pfade aufgeführt. In den FBB-internen Statusberichten wurde darauf hingewiesen, dass einige Pfade insbesondere hinsichtlich der Sicherheitstechnik als hochgradig kritisch eingeschätzt wurden. Beginnend April 2012 trat eine Vielzahl von Problemen auf. Diese wurden ausführlich an die Geschäftsführung berichtet. Herr Prof. Schwarz stellt dem entgegen, dass zwar über kritische Prozesse gegenüber der Geschäftsführung berichtet wurde, dass aber bis Anfang Mai 2012 zu jeder Zeit darauf hingewiesen wurde, dass die Inbetriebnahme zum 03.06.2012 zu schaffen sei. Herr Dr. Markov fragt in Bezug auf die Aussagen von Herrn Manninger, wer rote Ampeln auf gelbe umgeändert hat, wenn doch eigentlich bereits vor dem 20.04.2012 rote Ampeln zu erkennen gewesen waren. Herr Manninger antwortet, dass aus seiner Sicht für Zwischentermine mit Stand März rote Ampeln notwendig waren. Der Vorsitzende fragt mit großem Unverständnis, warum dann keine entsprechende Zwischeninformation gegenüber dem AR erfolgt ist. Dies wäre entsprechend der Informationspflicht der Geschäftsführung zwingend notwendig gewesen. Herr Dr. Körtgen legt dar, dass bei der Anfertigung von Berichten eine Abwägung zwischen Chancen und Risiken erfolge. Die Schlussfolgerung, dass der 03.06.2012 als Inbetriebnahmetermin nicht zu halten ist, sei von keinem der Beteiligten gezogen worden. Herr Bomba widerspricht diesen Ausführungen. In der Sitzung des AR am 20.04.2012 sei vom AR explizit die Frage an Herrn Dr. Körtgen gestellt worden, ob es über die berichteten Sachverhalte hinaus noch weitere wesentliche Erkenntnisse gebe. Diese Frage wurde mit nein beantwortet. Die bisherige Darlegung sei aus seiner Sicht unlogisch. Herr Bomba fragt nochmals, wer das Umschalten der Ampeln von rot auf gelb veranlasst habe, und warum dies*

---

[757] Ebd.
[758] Ebd.
[759] Ebd.

> *geschehen sei. Herr Dr. Körtgen erläutert hierzu, dass in internen Statusberichten Bewertungen einzelner Punkte auf Rot gesetzt waren, die Gesamtschau aller Themen jedoch eine Bewertung mit gelber Ampel ergeben habe. [...] Der Vorsitzende fragt, ob es eine Information der Projektsteuerung an die Geschäftsführung zwischen der Erstellung des Controllingberichts 01/2012 und der Sitzung des AR am 20.04.2012 gegeben habe, wonach die Inbetriebnahme gefährdet sei. Herr Manninger bejaht dies. Der Vorsitzende fragt weiter, warum dann nicht der Controllingbericht korrigiert oder zumindest eine Information an den AR gegeben wurde. Er fragt Herrn Manninger, ob er im Controllingbericht die Ampeln auf rot geschaltet hätte. Herr Manninger erwidert, dass kurz vor der Sitzung des AR im April dies aus seiner Sicht hätte geschehen sei (sic!). Herr Dr. Körtgen teilt ausdrücklich nicht diese Aussage und verdeutlicht daraufhin nochmals , dass die Gesamtbewertung aller relevanten Vorgänge eine gelbe Ampel ergab und keine anderslautende Information von Seiten des Projektsteuerers erfolgt wäre.“*[760]

Wowereit bat in der Aufsichtsratssitzung um eine Erläuterung des Umstandes, dass laut Manninger bereits zur Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 eine rote Ampel hätte gesetzt werden sollen. Manninger führte hierzu aus,

> *„dass CBP bestrebt war, angesichts des hohen Fertigstellungsdrucks aller Gewerke keine negativen Botschaften auf die Baustelle dringen zu lassen. Man habe bereits im März 2012 der Geschäftsführung vorgeschlagen, dass unter der Voraussetzung der Einhaltung gesetzter Meilensteine frühestens in der KW 18 eine grundsätzliche Entscheidung bzgl. der Inbetriebnahme getroffen werden solle.“*[761]

Wowereit fasste die Debatte im Aufsichtsrat dergestalt zusammen,

> *„dass hier ein extrem positives Denken vorgelegen und bei der Gesamtbewertung realistische Kriterien gefehlt haben. Eine gewisse Bösgläubigkeit wäre nach den Erfahrungen von 2010 sehr angebracht gewesen.“*[762]

Auf die Frage von Wowereit, wann ihm klar gewesen sei, dass der Inbetriebnahmetermin am 3. Juni 2012 nicht mehr zu halten sei, sagte der externe Sachverständige Michael Fretter in der Sitzung des Aufsichtsrats am 16. Mai 2012,

> *„[...] dass er erstmals in einer gemeinsamen Sitzung auf Arbeitsebene mit dem Bauordnungsamt LDS am 18.04.2012 erkennen konnte, wie stark das Vertrauen der Behörde in den Generalplaner pg bbi belastet war und dass der Termin 03.06.2012in sehr ernster Gefahr war.“*[763]

In der Sitzung des Aufsichtsrats einigte man sich auf der Grundlage eines von der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft und dem Projektsteuerer WSP CBP vorgelegten Rahmenterminplans „einmütig“ auf den 17. März 2013 als neuen Inbetriebnahmetermin.[764] Um 22:40 Uhr wurde die Aufsichtsratssitzung laut Protokoll bis 1:45 Uhr für eine „interne

---

[760] Ebd. Bl. 121f
[761] Ebd. Bl. 122
[762] Ebd.
[763] Ebd. Bl. 123
[764] Ebd.

Beratung“ der Anteilseigner der Flughafengesellschaft unterbrochen. Nach „intensiven Beratungen und Erörterungen“ fasste der Aufsichtsrat im Anschluss einstimmig folgende Beschlüsse:

> *„Beschluss 1*
> *Der Aufsichtsrat nimmt Kenntnis vom Vorhaben der Geschäftsführung und unterstützt diese dabei, die mit der Planungsgemeinschaft Flughafen Berlin-Brandenburg International (pgbbi) geschlossenen Verträge aufzulösen und deren Leistungen in eigener Verantwortung auszuführen.*
>
> *Beschluss 2:*
> *Der Aufsichtsrat beschließt im Ergebnis der Beratung mit der Geschäftsführung nach den aktuell vorliegenden Erkenntnissen, den neuen Eröffnungstermin BER auf Sonntag, den 17.03.2013, festzulegen.*
>
> *Beschluss 3:*
> 1) *Der Aufsichtsrat beschließt, Herrn Dr. Manfred Körtgen mit Wirtkung zum 01.06.2012 als Geschäftsführer Betrieb/BBI abzuberufen.*
> 2) *Weiterhin beschließt der Aufsichtsrat, mit Herrn Dr. Körtgen einen Aufhebungsvertrag zu schließen. Der Vorsitzende des Aufsichtsrates wird mit den diesbezüglichen Verhandlungen beauftragt.*
> 3) *Der Aufsichtsratsvorsitzende wird beauftragt, in Kooperation mit den Mitgliedern des Präsidialausschusses einen Nachfolger für die Position des Geschäftsführers Betrieb/BBI zu suchen.*
> 4) *Bis zur Benennung eines Nachfolgers wird Herr Prof. Dr. Rainer Schwarz interimistisch die Geschäfte des Ressorts führen.“*[765]

2. Kurzfristige Folgen der Verschiebung der Inbetriebnahme im Mai 2012

In der Sitzung des Finanzausschusses des Aufsichtsrats am 24. Mai 2012 fragte dessen Vorsitzender Helmuth Markov, ob sich durch die Verschiebung der Inbetriebnahme Einsparpotenziale ergeben würden, da einzelne Maßnahmen wie die „Mensch-Maschine Lösung“ oder „Maßnahmen aus den in den vorausgegangenen Sitzungen erfolgten Prognoseerhöhungen“ nicht mehr erforderlich seien.[766]

> *„Nach Auskunft von Herrn Prof. Dr. Schwarz seien die in der Aufsichtsratssitzung am 20.04.2012 beschlossenen Maßnahmen zur Absicherung des Inbetriebnahmetermins anschließend sofort vertraglich gebunden worden. Von den beantragten 14,5 Mio. € seien nach heutigem Stand 8,5 Mio. € verfügt.“*[767]

Die „Endspurtmaßnahmen“, die der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft in seiner Sitzung am 20. April 2012 auf Vorlage der Geschäftsführung beschlossen hatte, hatten demnach bereits im Mai 2012 finanzielle Auswirkungen gezeitigt. Vor dem Hintergrund der

---

765 Ebd. Bl. 124f
766 Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die a. o. Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses des Aufsichtsrates am 24. Mai 2012, FBB 256, Bl. 76
767 Ebd.

Problemstellungen bei der Entrauchungsanlage, die der Geschäftsführung am 20. April bereits nachgewiesenermaßen bekannt waren, erwiesen sich die „Endspurtmaßnahmen" schließlich als unnötiger Kostenfaktor. Der damalige Geschäftsführer Rainer Schwarz wies in der Sitzung des Finanzausschusses zudem auf weitere kurzfristig aufgetretene Probleme hin, die sich für die Flughafengesellschaft aus der Verschiebung des Inbetriebnahmetermins ergäben:

> *„Mit Blick auf die Fortführung des operativen Geschäftes vor dem Hintergrund der Verschiebung des Inbetriebnahmetermins BER teilt Herr Prof. Dr. Schwarz mit, dass kurzfristige Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebes in TXL und SXF erforderlich seien. Aufgrund des engen Zeitfensters bestehe hier eine schlechte Verhandlungsposition der FBB. Vor diesem Hintergrund sei aktuell über die Konditionen hinsichtlich der Sicherstellung der Betankung in SXF und TXL zu entschieden."*[768]

In Hinblick auf die erwartete Inbetriebnahme des BER habe die Flughafengesellschaft die Betankung an einen neuen Dienstleister vergeben, wie in der Sitzung des Finanzausschusses weiter erläutert wurde. Der aktuelle Dienstleister habe demnach geplant, zum 3. Juni 2012 seine Dienstleistungen einzustellen, Personal und Material seien nach diesem Termin nicht mehr verfügbar. Um die Betankung durch den nun aktuell gebundenen Dienstleister vornehmen zu lassen,

> *„seien erhebliche finanzielle Aufwendungen erforderlich, insbesondere Personalaufwendungen i.H.v. 2,171 Mio. €. Darüber hinaus ergäben sich Ansprüche des neuen Dienstleisters für BER auf entgangene Durchleitungsentgelte für nicht abgerufenes Treibstoffvolumen im worst case i.H.v. 4,7 Mio. €."*[769]

Auf die in der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 beschlossenen „Endspurtmaßnahmen" hätte im Interesse der Wirtschaftlichkeit verzichtet werden müssen – Voraussetzung hierfür wäre allerdings ein angemessener Kenntnisstand der Aufsichtsratsmitglieder über den tatsächlichen Zustand des Projekts BER gewesen. Da die Geschäftsführer Schwarz und Körtgen dem Aufsichtsrat den wahren Zustand des Projekts verschwiegen, tragen sie die Hauptverantwortung für die Kosten, die der Flughafengesellschaft durch letztlich unnötige Maßnahmen entstanden sind.

3. Die Trennung von der pg bbi

Den Vorgang der Kündigung der pg bbi beschrieb Hans-Joachim Paap (gmp) vor dem Untersuchungsausschuss am 28. März 2014 folgendermaßen: Zunächst sei noch gar nicht von einer Kündigung die Rede gewesen. Der Aufsichtsrat habe eine Auflösung bestimmter Teilaufträge ins Auge gefasst und es hätten Überlegungen bestanden, ob mit Teilen der pg bbi weitergearbeitet werden könne, „weil man schon erkannt hat, dass ein totaler Schnitt natürlich auch die Gefahr in sich birgt, dass vieles zum Stehen kommt."[770] Wenige Tage nach der Sitzung des Aufsichtsrats am 16. Mai 2012 sei es zu einem Sondierungsgespräch zwischen ihm und Joachim Korkhaus gekommen.[771] Später habe dann ein Gespräch zwischen

[768] Ebd. Bl. 77
[769] Ebd. Bl. 77
[770] Zeuge Hans-Joachim Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 28.03.2014, S. 9
[771] Ebd.

Korkhaus, Hubert Nienhoff, Rainer Schwarz und Gunter Bürk stattgefunden.[772] Nienhoff schilderte den Ablauf des Gesprächs vor dem Untersuchungsausschuss wie folgt:

> *„[...] und es war eine sehr freundliche Begrüßung. Dann wirkten die beiden [Korkhaus und Schwarz, d. V.] aber sehr unvorbereitet, so ein bisschen wie dahin gesetzt. Es gab keine Papiere außer dem Papier, das wir dann eben als Tischvorlage rübergereicht hatten. Es gab einen handgeschmierten Zettel und dann Fragen an uns, wie wir uns die weitere Zusammenarbeit genau vorstellen könnten, und dann wurden Dinge kolportiert wie: Man hat gehört von Protagonisten im Aufsichtsrat, dass ihr da und da auch Versäumnisse hattet. – Da habe ich gesagt: Das kann ja sein, aber dann müssen wir das mal aufklären, was da gemeint ist. [...] So hat sich das Gespräch für etwa eine Stunde hingezogen, und man hatte gar nicht das Gefühl, es wird hier konkret über irgendeine Trennung gesprochen, sondern es war eigentlich eine Verhandlung wie: Mit welchem Aufwand könnte es jetzt so weitergehen? – Von Trennung keine Rede!“*[773]

Am nächsten Tag, dem 23. Mai, erfolgte die fristlose Kündigung. Bei der pg bbi habe man, so Paap, erst aus dem Radio von der Kündigung erfahren, das entsprechende Fax sei erst nach der Radiomeldung eingetroffen.[774] Eine Kündigung sei für die pg bbi im Vorfeld nicht vorstellbar gewesen:

> *„[...] aus dem Grunde schon nicht vorstellbar, weil man natürlich absehen kann, wenn man so ein Vertragsverhältnis kündigt, dass man dann einen Werkvertrag tauscht gegen Dienstleistungsverträge, und das ist ziemlich das Dümmste, was man machen kann, weil dann eigentlich nur noch alle Leute kommen und sich hinsetzen und sagen: Sag mir, was ich tun soll. Ich schulde dir meine Arbeitszeit, aber nicht mehr das Werk.“*[775]

Auch wenn die Vertreter von gmp die fristlose Kündigung nicht nachvollziehen konnten und auf eine Weiterbeschäftigung der pg bbi hofften – die Haltung des Aufsichtsrats in dieser Frage scheint eindeutiger gewesen zu sein, als von den Vertretern der gmp wahrgenommen. In der der Kündigung vorangegangenen Aufsichtsratssitzung am 16. Mai 2012 hatte zeitweise auch Hans-Joachim Paap teilgenommen. Dessen Auftreten in der Sitzung wurde von Klaus Wowereit in seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss sehr negativ beschrieben:

> *„Jedenfalls der Gesamteindruck von vielen Teilnehmern des Aufsichtsrats war katastrophal, das heißt, es hat nicht dazu beigetragen, dass neben den ja auch faktischen Fragen hier die These, dass es mit dem Büro weitergehen könne, richtig wäre. Also dieser Auftritt hat jedenfalls subjektiv bei den Teilnehmern einen ganz schlechten Eindruck gemacht.*
> *[...]*
> *Aber ich rede von einer Gesamtperformance, und da war die Situation so, dass da etliche fast schon erschüttert waren über das, was da erzählt worden ist, weil ja außer einer Verteidigungslinie nicht mehr viel gekommen ist. Das Erste, was dieses*

[772] Ebd. S. 10
[773] Zeuge Hubert Nienhoff, Wortprotokoll der Vernehmung am 02.10.2015, S. 91
[774] Zeuge Hans-Joachim Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 28.03.2014, S. 11
[775] Ebd.

Unternehmen gemacht hat, war, Nachforderungen zu stellen für neue Aufträge, die sie da haben wollten. Das war die Gemengelage, in der wir uns mit dieser Firma da auseinandergesetzt haben. Alle anderen Unternehmensvertreter haben auch auf die mangelhaften Leistungen hingewiesen."[776]

Zum Auftreten von Paap im Aufsichtsrat äußerte sich auch Ralf Karasch (SenFin) vor dem Untersuchungsausschuss:

„[...] Die Frage der Kündigung des Generalplaners war eine Frage, die für mich viel mehr in der unmittelbaren Beratung des Ausschusses eine Rolle gespielt hat. Da hatte ich den Eindruck, dass gerade die Einvernahme von Herrn Paap, der sich in ausführlicher und sehr empfindlicher Befragung durch den Vorsitzenden zu äußern hatte, sehr aufschlussreich war und einige Mängel des Generalplaners zu Tage gebracht hat. Gerade diese auch lange Befragung schien mir schon fast eine übermäßige Dimension zu sein, wie sich der Aufsichtsratsvorsitzende – der hatte ihn ja persönlich befragt – dieses Themas angenommen hatte. Deswegen hatte ich den Eindruck, dass hier im Rahmen der Ermessensentscheidung des Aufsichtsrats diese Entscheidung zulässig war."[777]

Meinhard von Gerkan, Gründer von gmp, schrieb 2013 in seinem Buch zum BER, dass der „schwerwiegendste Schaden" für das Projekt durch die „über Nacht erfolgte" Kündigung verursacht worden sei.[778] Seit dem Tag der Kündigung sei die Baustelle verwaist. Wenige Tage nach der Kündigung habe er sich brieflich an den damaligen Aufsichtsratsvorsitzenden Klaus Wowereit gewandt, und „auf die sehr kostspieligen Konsequenzen mit Nachdruck hingewiesen".[779] Dieses Schreiben sei erst nach einem Monat beantwortet worden. Die Antwort habe sich „auf die dreizeilige Mitteilung" beschränkt, dass „man dafür nicht zuständig sei, ich möge mich bitte an die Geschäftsführung des Flughafens wenden".[780]

Ob die fristlose Kündigung der pg bbi in allen Punkten fachlich gerechtfertigt war oder nicht, kann hier nicht beurteilt werden. Jedoch kann darauf hingewiesen werden, dass die Trennung von der pg bbi erhebliche Folgen für das Projekt BER zeitigte, deren Risiken die entscheidenden Gremien der Flughafengesellschaft im Zuge der Trennung unberücksichtigt ließen. Ähnlich wie bei der Insolvenz des Planungsbüros IGK IGR wurde sich bereitwillig auf Zusicherungen verlassen, dass der Ausfall der pg bbi schon irgendwie kompensiert werden könne – was sich schließlich als äußerst schwierig erwies.

4. Die Folgen der Trennung von der pg bbi

In der Sitzung des Finanzausschusses des Aufsichtsrats am 24. Mai 2012 bestätigte die Geschäftsführung auf Nachfrage zu den Folgen der Kündigung der pg bbi,

„dass die weiteren Arbeiten zur Fertigstellung des BER auch im Falle einer Beendigung der Zusammenarbeit mit der pgbbi fortgesetzt werden könnten, da die

[776] Zeuge Klaus Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung 07.06.2013, S. 42
[777] Zeuge Ralf Karasch, Wortprotokoll 1UntABER 17/58 v. 11. März 2016, S. 49 f
[778] Meinhard von Gerkan, Black Box BER, Köln 2013, S. 107
[779] Ebd.
[780] Ebd., S. 129

> *pgbbi innerhalb von 14 Tagen sämtliche Unterlagen an die FBB zu übergeben habe.“*[781]

Dass sich diese Bestätigung der Geschäftsführung letztlich als falsch erwies, wird aus dem Protokoll der Aufsichtsratssitzung am 7. September 2012 deutlich: Seitens eines Aufsichtsratsmitglieds hieß es in der Sitzung, dass von Joachim Korkhaus in der Vergangenheit der Eindruck erweckt worden sei, dass der Ausfall der pg bbi kurzfristig kompensiert werden könne.[782] Hierzu sagte Geschäftsführer Rainer Schwarz, dass auch er diesen Eindruck „infolge der Ausführungen von Herrn Korkhaus“[783] gehabt habe. Jedoch habe sich nach dem Vollzug der Trennung von der pg bbi herausgestellt, dass „zum einen die Pläne nicht die versprochene Qualität gehabt hätten, zum anderen verschiedene Sachverhalte noch nicht mit dem Bauordnungsamt abgestimmt gewesen seien.“[784] Dies habe sich in der Folge als „erhebliches Problem“ herausgestellt.[785] Der damalige Aufsichtsratsvorsitzende Klaus Wowereit stellte in diesem Zusammenhang fest, dass

> *„im Aufsichtsrat seinerzeit die Frage nach den Auswirkungen der Trennung von der pgbbi, einschließlich eines Projektstillstands, erörtert worden sei. Auch vor dem Hintergrund dieser Risiken und der erteilten Auskünfte sei die Entscheidung über die Trennung von der pgbbi sachlich richtig gewesen.“*[786]

Diese Passage des Aufsichtsratsprotokolls macht deutlich, dass seitens der Flughafengesellschaft zum Zeitpunkt der Trennung von der pg bbi kein Überblick über deren vorliegende Leistung vorhanden war. Dennoch wurde die Trennung vollzogen und im Nachhinein festgestellt, dass eine Kompensation nicht ohne weiteres zu bewerkstelligen war. Dass der Aufsichtsratsvorsitzende Wowereit die Trennung in der Sitzung dennoch als sachlich richtig bezeichnete, deutet auf dessen mangelnde Einsichtsfähigkeit hin. Der damals neu bestellte Technische Geschäftsführer Horst Amann erläuterte in der Sitzung, dass aus seiner Sicht folgende „wesentliche Umstände“ zu weiteren Verzögerungen der Inbetriebnahme geführt hätten: So sei es nach der Beendigung der Zusammenarbeit mit der pg bbi zu einem „Stillstand der Arbeiten“ gekommen. Weiterhin habe es „Defizite in der Projektorganisation und dem Berichtswesen“ gegeben sowie eine „fehlende Steuerung des Projektes“. Hinzu kämen „fehlende Planungsunterlagen“. „Außerdem sei auch die erforderliche Klarheit über den tatsächlichen Zustand der Brandschutzanlage verspätet gewonnen worden.“[787]

Im Zusammenhang mit der erneuten Absage des Inbetriebnahmetermins, diesmal der 27. Oktober 2013, sandte Horst Amann am 4. Januar 2013 einen Brief an die Gesellschafter der

---

781 Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die a. o. Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses des Aufsichtsrates am 24. Mai 2012, FBB 256, Bl. 79
782 Dies wurde vom Zeugen Ralf Karasch von der Senatsverwaltung für Finanzen vor dem Untersuchungsausschuss bestätigt: *„Herr Korkhaus hatte die Situation so dargestellt, dass die Risiken beherrschbar seien und dass die Aufgaben des Generalplaners so zu definieren seien, dass er als Generalplaner verschiedene Planungsbüros beschäftigte und dass dann die FBB diese Planungsbüros verhältnismäßig leicht übernehmen könnte.“* Zeuge Ralf Karasch, Wortprotokoll der Vernehmung am 11.03.2016, S. 51
783 Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH, Niederschrift über die 108. Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 7. September 2012, FBB 254, Bl. 5
784 Ebd. Bl. 5
785 Ebd.
786 Ebd.
787 Ebd.

Flughafengesellschaft. In dem Schreiben weist Amann deutlich auf die Folgen hin, die sich durch die Trennung von der pg bbi für das Projekt BER ergaben. So hätten

> *„intensive Analysen weitere gravierende Defizite und Mängel im Projekt mit ihren Bedingungen und Ursachen in der Vergangenheit aufgezeigt. [...] Insbesondere wurde der Kern des Projektes durch die Kündigung der pg bbi als Generalplaner und Objektüberwacher aufgelöst und nicht adäquat ersetzt. Auch der Ansatz, durch Rekrutierung der Fachbeteiligten und deren Steuerung durch die FBB Abhilfe zu schaffen, ist gescheitert. Hieraus resultierte ein Projektstillstand über mehrere Monate. Auch wurden mögliche Auswirkungen auf Termine und Kosten nicht hinreichend erfasst, bewertet und kompensiert."*[788]

Mit dieser Äußerung stellte Amann demnach nicht nur offen die Entscheidung des Aufsichtsrates in Frage, die Trennung von der pg bbi mit zu tragen, sondern wirft den Entscheidern mehr als deutlich vor, mit dieser Strategie einen monatelangen Stillstand auf der BER-Baustelle herbeigeführt zu haben.

Schon im Vorfeld der Trennung von der pg bbi hatte die von der Flughafengesellschaft beauftragte Rechtsanwaltskanzlei vor möglichen negativen Folgen gewarnt. So sandte die Kanzlei Kapellmann Rechtsanwälte am 18. Mai 2012 eine E-Mail an Joachim Korkhaus. Thema der E-Mail ist das zu diesem Zeitpunkt noch bestehende Vertragsverhältnis der Flughafengesellschaft mit der pg bbi. Man habe in den Tagen vor dem Verfassen der E-Mail „diverse Besprechungen" mit Korkhaus geführt und Unterlagen übermittelt bekommen, die sich mit den von der Flughafengesellschaft angenommenen Pflichtverletzungen der pg bbi befassten. Angehängt an die E-Mail war ein Entwurf eines Kündigungsschreibens. Hierzu schrieben die Anwälte an Korkhaus:

> *„Wie Sie dem – kurzen – Entwurf entnehmen können, würden wir derzeit empfehlen, ein Kündigungsschreiben nicht mit zu viel Detail- Vortrag zu überfrachten. Stattdessen haben wir vorgesehen, die Kündigung auf drei wesentliche Komplexe (Mängel TGA-Planung, Mängel Objektüberwachung, Mängel Brandschutz/Terminverschiebung) zu stützen. Im Falle einer gerichtlichen Auseinandersetzung mit pg bbi über die Wirksamkeit der Kündigung aus wichtigem Grund könnten noch weitere Gründe nachgeschoben werden, dann auch mit breiterem Detail-Vortrag."*[789]

Teil der E-Mail an Korkhaus war neben Erläuterungen zu rechtlichen Fragen auch eine deutliche Warnung an die Flughafengesellschaft zu den Konsequenzen, die sich aus einer Kündigung der pg bbi für das Projekt BER ergeben könnten:

> *„Wir hatten bereits mehrfach darauf hingewiesen, dass eine Beendigung des Vertragsverhältnisses zu pg bbi für uns nicht abschließend übersehbare tatsächliche Folgen auf den Bauablauf haben kann. Dieser – nicht juristische Gesichtspunkt – ist Ihnen bekannt und ist Gegenstand diverser strategischer Besprechungen zum weiteren Vorgehen nach einer evt. Kündigung gegenüber pg bbi. In diese strategischen*

---

[788] Schreiben von Horst Amann an die Gesellschafter der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH v. 04.01.2013; FBB 561 Bl. 65f

[789] E-Mail v. Kapellmann Rechtsanwälte an Joachim Korkhaus v. 18.05.2012, FBB 553, Bl. 1

> *Besprechung (sic!) sind wir nicht eingebunden, wollen aber nicht versäumt haben, auf die nicht juristischen Folgerisiken einer Kündigung hingewiesen zu haben.“*[790]

Es war demnach im Vorfeld der Trennung von der pg bbi mindestens Joachim Korkhaus klar, dass die Trennung das Projekt BER erheblich tangieren könnte. Den Protokollen der Aufsichtsratssitzungen ist nicht zu entnehmen, dass das Gremium in der Deutlichkeit, wie es die von der Flughafengesellschaft beauftragte Kanzlei tat, über die möglichen Folgen einer Trennung informiert wurde. Ähnlich wie bei anderen Problemstellungen auch verließ sich der Aufsichtsrat auf Darstellungen der Geschäftsführung bzw. die Geschäftsführung verließ sich vorgeblich auf Angaben von Joachim Korkhaus, dass die Trennung ohne Schwierigkeiten kompensiert werden könnte. Diese Angaben stellten sich kurz danach als falsch heraus. Dieses unreflektierte Vorgehen von Aufsichtsrat und Geschäftsführung erweist sich im Nachhinein als fahrlässig, wenn nicht gar als pflichtwidrig.

Der ehemalige Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Hartmut Mehdorn legte in seiner Amtszeit eine kurze Analyse zum Projekt BER vor. Danach hätten die ab Herbst 2011 immer offener zu Tage getretenen Probleme im Projekt in einem Endspurt gemündet, „bei dem ungeplant und unkoordiniert die Eröffnung auf Biegen und Brechen doch noch möglich gemacht werden sollte“.[791] Die „Talfahrt“ des Projekts wurde laut Mehdorn durch die im Mai 2012 vorgenommene Kündigung der Generalplaner der pg bbi fortgesetzt. Danach habe auf der Baustelle ein „regelrechter Brain Drain“ eingesetzt.[792] Schließlich sei die Bautätigkeit zum Erliegen gekommen. Das neue Flughafen-Management hätte sodann „die Bauherrenfunktion, die de facto nicht mehr vorhanden war, vollkommen neu aufbauen“ müssen.[793] Neben Amann sah demnach auch Mehdorn die unüberlegte Kündigung der pg bbi als negativ für das Projekt an. Es ist wohl selten, dass zwei Geschäftsführer eines Unternehmens Entscheidungen, die von dessen Aufsichtsrat initiiert wurden, derart offen kritisieren.

---

[790] Ebd. Bl. 2
[791] Hartmut Mehdorn, FBB fit für die Zukunft machen, Berlin 2014, S. 5
[792] Ebd.
[793] Ebd. S. 8

XIV. Verschiebung der Verschiebung

1. Verschiebung des Inbetriebnahmetermins auf den 17.03. 2013

In der außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft am 16. Mai 2012 beschloss das Gremium als nächsten Inbetriebnahmetermin den 17. März 2013 festzulegen.[794] Diesem Beschluss folgend bat der nach der Aufsichtsratssitzung am 16. Mai 2013 verbliebene Geschäftsführer Rainer Schwarz in der Geschäftsführersitzung am 31. Mai 2012 um die Vorbereitung eines Vorschlages „mit dem Ziel den operativen Betrieb und die Fertigstellung BER zum geplanten Termin 17.03.2012 sicher zu stellen".[795] Bei der Umsetzung solle auf folgende Aspekte eingegangen werden:

> *„1. Die Terminverschiebung und deren Folgen sind für die FBB existenzgefährdend.*
> *2. Die FBB hat Wege aus der Krise entwickelt und Darstellung der wesentlichen Eckpunkte der Lösungsansätze*
> *3. Aufzeigen von Wegen, wie Vertrauen in die Führungskräfte und den neuen Inbetriebnahmetermin 17.03.2012 zurückgewonnen werden kann. Als ein Ansatz kann eine Projektgruppe nach dem Vorbild der B5 mit dem Ziel der Sicherstellung des Termins 17.03.2012 aufgesetzt werden"*[796]

Dennoch wurde der neuen Inbetriebnahmetermin bereits in der Sitzung des Aufsichtsrates am 22. Juni 2012 mehr oder weniger offen in Frage gestellt. So teilte Joachim Korkhaus in der Sitzung mit, dass

> *„auch im Ergebnis der vorliegenden Sachverständigengutachten ein Zeitraum von weiteren 4-6 Wochen benötigt werde, um die Belastbarkeit des IBN 17.03.2013 zu untermauern. Insbesondere seien in dieser Zeitspanne die vorliegenden Pläne mit den beteiligten Firmen abzustimmen. Auf weitere Nachfrage von Herrn Gatzer bestätigt Herr Korkhaus, dass die Aussagen, in deren Folge in der Aufsichtsratssitzung am 16. Mai 2012 der 17.03.2013 als neuer IBN bestimmt worden sei, derzeit nicht belastbar seien. "*[797]

Der damalige stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats Matthias Platzeck wies darauf hin, dass der genannte neue Inbetriebnahmetermin am 16. Mai von der Geschäftsführung bestätigt worden sei. Dies wieder in Frage zu stellen, sei „nicht dazu geeignet, verloren gegangenes Vertrauen wieder herzustellen".[798] Rainer Schwarz entgegnete hierzu, dass

> *„am 16.05.2012 der von pgbbi behauptete Planungsstand nach Quantität und Qualität Grundlage für die weiteren Planungen gewesen sei. Nach Übergabe der Pläne an die FBB habe sich dieser Planungsstand nicht bestätigt. Immerhin sei zwischenzeitlich das Risiko der termingerechten Übergabe der Pläne von der pgbbi an die FBB erfolgreich bewältigt worden. "*[799]

---

[794] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die a. o. Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 16. Mai 2012, FBB 254, Bl. 123
[795] Protokoll Nr. 20/2012 der GFS vom 31.05.2012, FBB 483, Bl. 253
[796] Ebd.
[797] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 22. Juni 2012, FBB 254, Bl. 66f
[798] Ebd. Bl. 67
[799] Ebd.

Diese Aussage von Schwarz belegt ein weiteres Mal, dass im Frühjahr 2012 innerhalb der Flughafengesellschaft keine Kenntnis über den tatsächlichen Stand des Projekts BER vorhanden war. Dennoch hatte die Geschäftsführung trotz ihrer Unkenntnis über den wahren Projektstand den neuen Inbetriebnahmetermin vorgeschlagen. So hielt der damalige Aufsichtsratsvorsitzende Klaus Wowereit bzgl. des anvisierten Inbetriebnahmetermins 17. März 2013 in der Aufsichtsratssitzung am 22. Juni 2012 fest, dass

> *„die Firmenvertreter und die Geschäftsführung den Termin unter den genannten Voraussetzungen bestätigt hätten. Der IBN 17.03.2013 sei auf Vorschlag der Geschäftsführung in der Aufsichtsratssitzung am 16.05.2012 zustande gekommen. Die neu zusammengesetzte Geschäftsführung werde beauftragt, die vorhandene Terminplanung zur Absicherung des IBN 17.03.2013 zu überprüfen."*[800]

Dass die Festlegung auf den 17. März 2013 als neuem Inbetriebnahmetermin übereilt geschehen war, belegen die Ausführungen des im August 2012 neu berufenen Technischen Geschäftsführers Horst Amann in der Sitzung des Aufsichtsrats am 16. August 2012. Hier informierte Amann darüber, dass

> *„zum jetzigen Zeitpunkt der geplante Inbetriebnahmetermin 17. März 2013 weder bestätigt noch aufgehoben werden könne. Eine wesentliche Ursache hierfür sei das Fehlen von Planungsunterlagen. Eine Kompensierung der Aufgaben aus dem gekündigten Vertragsverhältnis mit der pgbbi sei bis heute nicht ausreichend erfolgt. Fehlende Ressourcen konnten zwar zwischenzeitlich ersetzt werden, diese seien nunmehr neu auszurichten. Darüber hinaus seien noch organisatorische Veränderungen erforderlich."*[801]

Auf den Hinweis mehrerer Aufsichtsratsmitglieder, dass in der Vergangenheit eine „abweichende Berichterstattung" durch Joachim Korkhaus – der an besagter Sitzung nicht teilnahm – erfolgt sei und insbesondere „zu den Planungsständen eine deutlich andere Auffassung vertreten worden" sei, erwiderte Amann, dass

> *„die damaligen Aussagen von Herrn Korkhaus auf der Basis der Angaben der vorhandenen Projektsteuerung und auf Basis der Rahmenterminplanung der pgbbi erfolgt seien. Insgesamt handele es sich aus heutiger Sicht um eine Fehleinschätzung des tatsächlich vorhandenen Sachverhalts."*[802]

Ähnliches wurde im Controllingbericht Nr. 03/12 für das dritte Quartal 2012 unter Punkt „1.0 Kosten und Termine übergeordnet" berichtet:

> *„Zur Sicherstellung der Eröffnung am 17.03.2013 sind genehmigungsrechtliche und planerische Randparameter (z.B. geschossübergreifende Entrauchung, Überbelegung der Kabeltrassen, verzögerungsfreie Alarmierung, Schließanlage) zu erfüllen – diese befinden sich derzeit in Prüfung. Das Aufdecken weiterer Defizite auf Basis der aktuellen Bestandsaufnahme kann nicht ausgeschlossen werden. Dabei wird umfangreich untersucht, inwieweit die Belastbarkeit des Inbetriebnahmetermins*

---

[800] Ebd. Bl. 68
[801] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 16. August 2012, FBB 254, Bl. 32
[802] Ebd. Bl. 32

> *17.03.2013 noch gewährleistet ist. [...] Im Berichtszeitraum wurde deutlich, dass die dem aktuellen Terminplan zugrunde gelegten Voraussetzungen im Mai 2012 falsch eingeschätzt wurden. Diese Voraussetzungen wurden nach wie vor nicht erreicht.“*[803]

Der damalige Geschäftsführer Schwarz versuchte in der Aufsichtsratssitzung am 16. August 2012 wiederum, die Verantwortung für die Verschiebung der Inbetriebnahme bzw. die Berichterstattung an den Aufsichtsrat auf andere Bereiche abzuwälzen:

> *„Herr Prof. Dr. Schwarz weist auf die im Rahmen der Geschäftsverteilung festgelegte Verantwortungsverteilung hin. Der Inbetriebnahmetermin 17.03.2013 sei durch den Bereich Technik/Bau BER initiiert worden. Auch seien die Aussagen der pgbbi als Generalplaner und Bauüberwacher diesem Termin zugrunde gelegt worden. Die beauftragten Firmen hätten den Termin ebenfalls bestätigt. Nunmehr sei festzustellen, dass die planerischen Grundlagen sich aktuell in einem anderen Zustand befänden als seinerzeit zugesichert.“*[804]

Zur projektinternen Berichterstattung im Vorfeld der Verschiebung des Inbetriebnahmetermins 3. Juni 2012 führte Schwarz in der Sitzung aus, dass im Vorfeld der Verschiebung eigens ein „Team aus operativen Bereichsleitern (sog. „B 5“) mit dem Ziel einer engen Steuerung der Maßnahmen zur Inbetriebnahme installiert worden“[805] sei.

> *„Weiterhin sei auch unter Einbeziehung des Projektsteuerers eine 14-tägige Berichterstattung an die Geschäftsführung über den Projektstatus eingerichtet worden. Hier sei über kritische Problemstellungen berichtet worden, die aber stets als lösbar dargestellt worden seien. Vor dem Hintergrund der heutigen Erkenntnisse sei aus seiner Sicht auch an ihn eine Berichterstattung erfolgt, die sehr stark von Hoffnung geprägt war. Erst Anfang Mai 2012 sei deutlich geworden, dass der Termin 03.06.2012 nicht mehr einzuhalten gewesen sei.“*[806]

Es ist schwer nachvollziehbar, dass der als Sprecher der Geschäftsführung auftretende Rainer Schwarz sich dieser Aussage gemäß allein auf hoffnungsfrohe Berichte anderer Stellen an ihn verlassen haben will. Es wäre unabhängig nachgelagerter Verantwortlichkeiten die Aufgabe von Schwarz gewesen, dem Aufsichtsrat als Geschäftsführer ein realistisches Bild des Projektzustands zu liefern. Das Herausreden auf andere Stellen, die ihn nicht richtig informiert haben sollen, wird seiner Stellung als Geschäftsführer in keiner Weise gerecht. Dieses Agieren ist als grobe Pflichtverletzung zu werten.

Ebenfalls im August 2012 wandte sich der damalige Vorsitzende der Geschäftsführung von airberlin, Hartmut Mehdorn, mit wertvollen Ratschlägen zum Umbau der Struktur der Flughafengesellschaft an den Aufsichtsratsvorsitzenden Wowereit:

---

[803] WSP CBP, Controllingbericht Nr. 03/12 Berichtszeitraum: III. Quartal 2012 vom 23.06.2012, S. 4, FBB 122, o. P.
[804] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 16. August 2012, FBB 254, Bl. 32
[805] Ebd. Bl. 33
[806] Ebd.

„Organisationstruktur

Sehr geehrter Herr Regierender Bürgermeister, lieber Herr Wowereit,

ich bitte um Verständnis, dass ich mich auf diesem Wege zur Organisationsfrage der Berliner Flughafengesellschaft bei Ihnen melde. Meine Sorge ist dabei – nach den derzeitigen Turbulenzen um die Fertigstellung des BER – die dann im Anschluss stattfindende Problematik der operationellen Inbetriebnahme, die ein zweiter wichtiger Fokus und Prüfstein für die Flughafengesellschaft werden wird.

Wir als Airline werden dann sehr stark darauf angewiesen sein, mit unseren Kollegen der BER Geschäftsführung hoch flexibel die Unwegsamkeiten der Inbetriebnahme kundenfreundlich und möglichst problemfrei umzusetzen. Klar ist, dass dies unter aufmerksamer Beobachtung der Presse erfolgen wird, die dann mit ihrer Berichterstattung naturgemäß auch unsere Kunden erreicht, was wir vermeiden müssen.

Ich wende mich daher mit der Bitte an Sie, bei der notwendigen zukünftigen Aufstellung des BER Managements auf eine klassische Organisationsstruktur zurückzugreifen. Ich halte es erforderlich

- *neben dem Vorstandvorsitzenden*
- *neben dem bereits ernannten Technik- und Bauvorstand*
- *einen Vorstand für Operations und Vertrieb*
- *sowie einen Vorstand für Personal und Verwaltung*

mit klarer Geschäftsverteilung einzusetzen.

Für eine sicherlich schwierige Anlaufzeit rate ich Ihnen aus meiner persönlichen industriellen Erfahrung zu dieser breiten und klassischen Vorstandsorganisation (Vermeidung von Doppelfunktionen). Bitte betrachten Sie meinen Hinweis als konstruktiven Diskussionsbeitrag, ohne mich in die Verantwortung Ihres Aufsichtsrats einmischen zu wollen.“[807]

[807] Schreiben von Hartmut Mehdorn an den Regierenden Bürgermeister Klaus Wowereit vom 22. August 2012, Skzl 904, Bl. 21

2. Die Verschiebung des Inbetriebnahmetermins auf den 27.10.2013

Dass der anvisierte neue Inbetriebnahmetermin am 17. März 2013 nicht mehr zu halten war, wurde in der Sitzung des Aufsichtsrats am 7. September 2012 behandelt. Der damalige Technische Geschäftsführer Horst Amann erläuterte in der Sitzung die Ergebnisse seiner Überprüfung zum Zustand des Projekts:

> *„Im Ergebnis des erteilten Auftrages zur Überprüfung des bislang geltenden Inbetriebnahmetermins 17.03.2013 habe sich ergeben, dass eine Inbetriebnahme des BER frühestens zum 27.10.2013 möglich sei. Dies sei das Ergebnis einer intensiven, zeitlich eng bemessenen Analyse des Projektstandes. Daraus haben sich notwendige Veränderungen ergeben, die zu einem ‚Reset' des Projektes geführt hätten."*[808]

Dieser „Reset" bedeute insbesondere eine „grundlegende Überarbeitung der Planungsgrundlagen", die „Qualifizierung von Unterlagen und Zuweisung personell klarer Zuständigkeiten für die Abstimmung FBB – Bauordnungsamt" sowie eine „Neuorganisation bauherrenseitig und bei Dienstleistern".[809] Im Anschluss an die Erläuterung eines neuen Terminplans stellte Amann laut Protokoll fest, dass

> *„es neben den bereits dargestellten erforderlichen Veränderungen eines grundsätzlichen Wandels der Kultur in diesem Bereich in Richtung eines prozessorientierten und funktionalen Miteinanders bedürfe."*[810]

Zu dem von ihm genannten neuen Inbetriebnahmetermin am 27. Oktober 2013 stellte Amann klar, dass es sich dabei tatsächlich um den „frühestmöglichen" Termin handle.[811] Ebenso wie in vorangegangenen Sitzungen de Gremiums wurde über Verantwortlichkeiten für die Verschiebung der Inbetriebnahme gesprochen. Hierzu ist dem Protokoll zu entnehmen, dass Rainer Schwarz wiederum versuchte, seinen Teil der Verantwortung möglichst klein darzustellen:

> *„Herr Prof. Dr. Schwarz weist auf die bestehende Geschäftsverteilung hin. Die Verantwortung für den Bau des BER und die Organisation der von Herrn Amann geschilderten Prozesse liege bei dem Geschäftsführer Technik. Da er Sprecher und nicht Vorsitzender der Geschäftsführung sei, berichte der Geschäftsführer Technik nicht an ihn. Der Sprecher der Geschäftsführung sei auch nicht weisungsbefugt. Gleichwohl habe er sich in regelmäßigen, alle 14 Tage stattfindenden Sitzungen von allen Projektbeteiligten zusammen mit Herrn Dr. Körtgen informieren lassen. Auch auf seine kritischen Nachfragen seien ihm vor Anfang Mai keine Informationen mitgeteilt worden, die eine Inbetriebnahme ausgeschlossen hätten. Im Nachhinein müsse er aber feststellen, dass Vieles von dem, was ihm berichtet wurde, offensichtlich mehr von Hoffnung als von Realitätssinn geprägt gewesen sei."*[812]

---

[808] Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH, Niederschrift über die 108. Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 7. September 2012, FBB 254, Bl. 3
[809] Ebd.
[810] Ebd. Bl. 4
[811] Ebd. Bl. 5
[812] Ebd. Bl. 4

In der der Aufsichtsratssitzung vorangegangenen Sitzung des Finanzausschusses hatte Schwarz das Vorhaben einer Inbetriebnahme am 27. Oktober 2013 erläutert. Zu den Ausführungen von Schwarz merkte die Berliner Staatssekretärin Margaretha Sudhof an, dass

> *„bisher das Brandschutzthema als Hinderungsgrund für eine planmäßige Inbetriebnahme zum 03.06.2012 angeführt worden sei. Nunmehr würden zusätzliche Bausachverhalte für die weitere Verzögerung angeführt.“*[813]

Schwarz teilte daraufhin mit, dass folgende Sachverhalte hinzugekommen seien:

> *„a.) Qualitätsmängel infolge der Arbeiten im Endspurt zur geplanten Fertigstellung am 03.06.2012 (z. B. Überbelegung der Kabeltrassen und fehlende Kennzeichnung der Kabel)*
> *b.) Unvollständige Planungsleistungen auch hinsichtlich der Pavillons*
> *c.) Sanierung der Kabeltrassen (s. o.)*
> *d.) Restarbeiten, von denen jedoch zwischenzeitlich eine Vielzahl erledigt worden seien.*
>
> *Die wesentlichen Ursachen für die Verzögerungen lägen unverändert in der ordnungsgemäßen Umsetzung des Brandschutzes.“*[814]

Am 4. Januar 2013 wandte sich der damalige Technische Geschäftsführer Horst Amann mit einem Schreiben an die Gesellschafter der Flughafengesellschaft, in welchem er den damals noch im Raum stehenden Inbetriebnahmetermin am 27. Oktober 2013 als „nicht mehr zu realisieren“ bezeichnete. Ursprünglich war nach der Verschiebung des Inbetriebnahmetermins im März 2013 geplant, den Bau bis Mai 2013 fertigzustellen. Für den dann frühestmöglichen Inbetriebnahmetermin am 27. Oktober 2013 sei die „vorhandene bauliche Situation des Projektes“ eine bestimmende Grundlage gewesen. Hieraus hätten sich folgende Entscheidungen und Maßgaben ergeben: Erstens „den teilweise von der Baugenehmigung abweichenden baulichen Status insoweit unverändert zu lassen, wie er nicht in der verbleibenden Bauzeit bis Mai 2013 umzusetzen ist“ und „dass keine wesentlichen Umprogrammierungen der Entrauchungsszenarien notwendig werden.“[815] Ein Umbau „der von den Baugenehmigungen abweichenden Anlagenteile hätte eine Inbetriebnahme nicht vor Ende 2014/2015 ermöglicht“.[816] Man sei deshalb bewusst das Risiko eingegangen, „die Genehmigungsfähigkeit baulicher und technischer Anlagen über gutachterliche Stellungnahmen und Heißgasrauchversuche nachweisen zu lassen.“[817] Allerdings hätten die bis zum Zeitpunkt der Abfassung des Schreibens aus gutachterlichen Stellungnahmen und Heißgasrauchversuchen gewonnenen Erkenntnisse deutlich werden lassen, dass „umfangreiche Umplanungen und Umprogrammierungen der Steuerung bzw. Umbaumaßnahmen auch an den Entrauchungsanlagen unumgänglich“ seien, die bis Mai 2013 nicht umgesetzt werden könnten.[818] Weiterhin hätten

---

[813] Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH, Niederschrift über die Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses des Aufsichtsrates am 7. September 2012, FBB 256, Bl. 3
[814] Ebd. Bl. 3f
[815] Schreiben von Horst Amann an die Gesellschafter der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH v. 04.01.2013; FBB 561 Bl. 65
[816] Ebd.
[817] Ebd.
[818] Ebd.

> *„intensive Analysen weitere gravierende Defizite und Mängel im Projekt mit ihren Bedingungen und Ursachen in der Vergangenheit aufgezeigt. [...] Insbesondere wurde der Kern des Projektes durch die Kündigung der pg bbi als Generalplaner und Objektüberwacher aufgelöst und nicht adäquat ersetzt. Auch der Ansatz, durch Rekrutierung der Fachbeteiligten und deren Steuerung durch die FBB Abhilfe zu schaffen, ist gescheitert. Hieraus resultierte ein Projektstillstand über mehrere Monate. Auch wurden mögliche Auswirkungen auf Termine und Kosten nicht hinreichend erfasst, bewertet und kompensiert.“*[819]

Mit dieser Äußerung stellte Amann demnach nicht nur offen die Entscheidung des Aufsichtsrates in Frage, die Trennung von der pg bbi mit zu tragen, sondern wirft den Entscheidern mehr als deutlich vor, mit dieser Strategie einen monatelangen Stillstand auf der BER-Baustelle herbeigeführt zu haben. Amann kommt in seinem Schreiben zu folgendem Fazit:

> *„Konsequenz aus der Summe der vorstehenden Ausführungen und der in der Anlage genannten Punkte ist, dass die Baufertigstellung zum Mai 2013 nicht mehr möglich ist und damit die Einhaltung des Endtermins (IBN) 27.10.2013 ausgeschlossen ist.“*[820]

Es sei zudem zu prüfen, ob nicht schließlich ein „vollständiger Umbau auf den Genehmigungszustand unumgänglich ist.“ Hierzu gehöre „unter Umständen auch eine Vervollständigung der Erfassung des Bautenzustandes (z. B. Öffnen aller bereits verschlossenen Decken, Schächte, Böden und Wände) und eine entsprechende Umplanung der betroffenen Bereiche.“[821] Eine zeitnahe Nennung eines neuen Inbetriebnahmetermins sei deshalb nicht möglich.[822]

---

[819] Ebd. Bl. 65f
[820] Ebd. Bl. 66
[821] Ebd.
[822] Ebd.

XV. Die Verarbeitung der Krise

1. Ursachenanalyse der Projektsteuerung

Am 15. Mai 2012 legte der Projektsteuerer WSP CBP einen rund 30 Seiten umfassenden internen Bericht mit dem Titel „Terminverschiebung Inbetriebnahme BER. Zuständigkeiten, Ursachen, Gegensteuerungsmaßnahmen, Planung neuer Inbetriebnahmetermin" vor. Zum Bauablauf heißt es in dem Bericht:

> *„Neben der Parallelität der Bauausführung und des Probebetriebes ergaben (sic!) sich durch verspätete Planungen und somit bauliche Verzögerungen zusätzlich eine hohe Parallelität der Bauausführung und Inbetriebnahmen der Anlagen. Diese Prozesse waren daher eng zu monitoren, jedoch konnte diversen Problemen nicht gänzlich gegengesteuert werden. Aus den Bautätigkeiten vor Ort resultierten immer wieder Zerstörungen und Beschädigungen, die einerseits zu einer Erneuerung der Leistung führten und andererseits die parallel durchgeführten Einregulierungs- und Inbetriebnahmeprozesse extrem beeinflussten – bis hin zu Ausfällen von Systemen. Dieses Zusammenspiel führte in der Vergangenheit immer wieder zu Behinderungen, deren Gründe umfangreich analysiert werden mussten, um Gegensteuerungsmaßnahmen ergreifen zu können."*[823]

In einer „Ursachenanalyse" sprechen die Verfasser des Dokuments im Zusammenhang mit der ersten Verschiebung der Inbetriebnahme von 2010 auf den 3. Juni 2012 von einem „ambitionierten Zeitplan". Voraussetzungen für die Einhaltung dieses Zeitplans sei u. a. eine Ertüchtigung der Ausführungsplanung durch die pg bbi gewesen, sowie die Festlegung, dass es zu keinen weiteren Planungsänderungen mit Ausnahme der Sicherheitskontrollen komme.[824] Weiterhin wird festgestellt:

> *„Während dieser Phase ergaben sich fortwährend äußere Einflüsse und Ereignisse. Die ursprünglich gesetzten Meilensteine konnten in der Vergangenheit wiederholt nicht eingehalten, jedoch immer wieder durch wirksame Gegensteuerungsmaßnahmen kompensiert werden. Im März 2012 war durch diese Kompensationen eine extreme Verdichtung der Fertigstellungs- und Inbetriebnahmeabläufe entstanden [...], mit der Folge, dass mehrere kritische Wege terminlich eng zu begleiten waren. Zur Verfolgung dieser kritischen Abläufe wurde ein enges Terminnetz geplant und täglich gemonitort. Parallel erfolgte wöchentlich ein Statusbericht an die Geschäftsführung. Zeitpuffer waren nicht mehr vorhanden und konnten auch durch Mehrschichtarbeit nicht mehr aufgebaut werden. Durch die Zerstörungen vor Ort (z. B. zerschnittene Kabel, verschmutzte Türsensoren, beschädigte Türen, zerstörte Schottungen) [...] entstanden weitere Bauablaufstörungen. [...]"*[825]

Zur Entrauchungsanlage halten die Verfasser fest:

---

[823] WSP CBP/Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Terminverschiebung Inbetriebnahme BER. Zuständigkeiten, Ursachen, Gegensteuerungsmaßnahmen, Planung neuer Inbetriebnahmetermin v. 15.05.2012, S. 20f, WSP CBP 1 o. P.
[824] Ebd.
[825] Ebd.

> *„Die ersten planerischen Konzepte [...] gingen von einer einfacheren Ausführung der Entrauchungsanlagen – insbesondere Anlage 14 – aus. In der weiteren Planungsdetaillierung sowie unter Berücksichtigung der Umplanungen wegen der neuen EU-Sicherheitsvorschrift musste die Komplexität der Entrauchungsanlage vor allem im Hallenbereich enorm erhöht werden. [...] Dies trifft auch auf die Verknüpfung zu den sonstigen sicherheitsrelevanten Systemen zu. Simulationen (z. B. Rauchdurchlässigkeit der Membrane) sind baubegleitend erfolgt und haben Erkenntnisse ergeben, die in die Planung integriert und vor Ort baulich umgesetzt werden mussten. Heißgasrauchversuche und sonstige Brandversuche [...] wurden ebenfalls durchgeführt, Änderungen aus den Ergebnissen wurden entsprechend planerisch und baulich nachgeführt. Dies trug auch zur Verschärfung der weiteren Terminsituation bei.“*[826]

Die Objektüberwachung wies laut der Analyse diverse Leistungsdefizite auf, die bereits im Sommer 2010 festgestellt worden seien. „Eine Nachbesserung wurde laufend angemahnt und eingefordert.“[827] Die festgestellten Leistungsdefizite seien u. a.: „keine übergeordnete Koordination im Bereich der Haustechnik“, „keine vorausschauende und belastbare Terminplanung“, insbesondere bis Ende 2011 keine ausreichende Besetzung der Objektüberwachung“ sowie „zu wenig Fachpersonal mit Führungskompetenz“.[828] Über das Agieren der Projektsteuerung Anfang des Jahres 2012 heißt es:

> *„Über die Projektsteuerung wurde eine enge Berichterstattung (ab März 2012 wöchentlich) durchgeführt. Bereits Mitte April 2012 war erkennbar, dass einzelne Zwischentermine insbesondere bei den Entrauchungsanlagen nicht erreicht wurden, eine Realisierung erschien jedoch zu diesem Zeitpunkt mit höchsten Anstrengungen aller Beteiligten noch machbar (siehe CB 01/12; vorrangig Seiten 4, 12, 14, 35). In dem Zeitraum bis Ende April 2012 wurde deutlich, dass bei der Inbetriebnahme der sicherheitsrelevanten Anlagen kaum Fortschritte zu verzeichnen waren.“*[829]

Ob und in welcher Art und Weise die Projektsteuerung auch tatsächlich steuernd in die vorgeblich erkannten Problemlagen eingriff, wird im Bericht nicht eingehender ausgeführt. Laut der Analyse waren Planungsdefizite „insbesondere bei den Brandfallsteuermatrizen“ schon im November 2011 bekannt. Bis Ende Dezember 2011 seien diese zwar vom Generalplaner beseitigt worden, da die Übergabe der Planungen an die Auftragnehmer (AN) jedoch verspätet stattgefunden hätten,

> *„verkürzten sich die Ausführungs- bzw. Programmierungszeiträume sowie nachlaufenden Testszenarien der ANs erheblich. Parallel dazu erfolgte bis Ende Februar 2012 ein Abgleich der Brandfallsteuermatrizen mit dem übergeordneten Brandschutzkonzept durch hhp berlin, woraus sich weitere Detailanpassungen bei den Programmierungen durch die ANs ergaben. Noch Ende April 2012 wurde die Brandfallsteuermatrix durch die pg bbi fehlerbehaftet an die Firmen ausgereicht, sodass sich daraus weitere Auswirkungen für die zwingend notwendigen Programmierungen ergaben. Derartige Detailprobleme konnten durch die FBB nicht*

---

[826] Ebd.
[827] Ebd.
[828] Ebd.
[829] Ebd.

> *erkannt werden, da diese aus ihrer Bauherrenfunktion heraus nicht über die zu diesem Zwecke notwendigen, eigenen Fachleute bzw. Planer verfügen kann.“*[830]

Zur Verantwortlichkeit der pg bbi ist in der Analyse festgehalten, dass es dieser seit der Insolvenz der IGK IGR nicht gelungen sei, „die entstandene Lücke vollständig zu schließen“. Das Ergebnis sei eine „schlecht koordinierte Planung sowie wiederholte Terminüberschreitungen bei wichtigen Planunterlagen“ gewesen.[831] Eine „fehlende Koordination auf der Baustelle“ sowie die „fehlerhafte Planung“ hätten dazu geführt, „dass auf Seiten der Firmen inzwischen ein großer Vertrauensverlust gegenüber der pg bbi festzustellen ist“.[832] Die pg bbi wiederum fühle sich für die entstandene Situation „nicht verantwortlich“.[833] Unterdessen habe die Planungsgemeinschaft um einen Gesprächstermin gebeten, um ihre Mehrvergütungsansprüche zu klären. WSP CBP weist in der Analyse darauf hin, dass ein Verschwinden der pg bbi von der Baustelle des BER mit erheblichen Folgen einher gehen könnte:

> *„Ohne Klärung dieser Mehrvergütungsansprüche wird die pg bbi kurzfristig gezwungen sein, das Personal erheblich zu reduzieren, da sonst die Insolvenz der pg bbi droht. Damit ist spätestens ab Juni 2012 mit noch größeren Leistungsdefiziten zu rechnen.“*[834]

Zum weiteren Vorgehen der Flughafengesellschaft im Zusammenhang mit der pg bbi stellt die Analyse zwei Szenarien – einmal die ganze oder teilweise Beendigung des Vertragsverhältnisses und einmal die Fortführung des Vertragsverhältnisses – samt möglicher Risiken dar. Bei einer ganzen oder teilweisen Beendigung des Vertragsverhältnisses könne es dazu kommen, dass die pg bbi Planunterlagen sperre und ihre bisherigen Subunternehmer nicht zu einer Leistungsfortsetzung bereit seien. Bei einer Fortsetzung des Vertragsverhältnisses bestehe u. a. das Risiko, dass eine Einigung von der pg bbi verzögert werde, was zu weiteren Verschiebungen führen würde. Auch gebe es keine Garantie, dass die „bisherige Schlechtleistung der pg bbi abgestellt wird.“[835]

2. ProDataS

Bei ProDataS handelt es sich um ein internetbasiertes Dokumentenmanagementsystem von WSP CBP. Es ermöglicht den Projektbeteiligten orts- und zeitunabhängig auf die Datenbasis einer Projektdokumentation z.B. eines Bauprojektes zuzugreifen. Dabei stellt das Programm eine „zentrale Sammelstelle aller relevanten Projektdaten“ dar und hilft den Projektbeteiligten bei der Strukturierung und Organisation des Adress- und Kontaktmanagements, des Terminkalenders, des Planungsmanagements sowie der Projektdokumentation. Durch ProDataS habe der Nutzer die Möglichkeit die Prozessabläufe in einem Baubereich transparent nachzuverfolgen und das Sytem garantiere „ein effizientes Datenmanagement durch seine zentrale und systematische Informationshaltung und Verteilung innerhalb eines

[830] Ebd.
[831] Ebd.
[832] Ebd.
[833] Ebd.
[834] Ebd.
[835] Ebd.

Projektes.“[836] ProDataS wird von der Flughafengesellschaft seit 2005 als Dokumentensystem bzw. Dokumentenpool im Projekt BER benutzt.[837]

3. Exkurs: Das Mängelerfassungssystem ConManS

Bei den Vorgängen um das System zur Mängelerfassung ConManS mag es sich um ein Detail in der Geschichte des BER handeln – allerdings verdeutlicht dieser Exkurs, auf welche Art und Weise Flughafengesellschaft und Projektsteuerung sich in diesem Bereich der Dokumentation des Projekts verhielten. Dies kann Rückschlüsse auf die gesamte Organisation des Projekts zulassen.

Bei dem Construction Management System ConManS handelt es sich um eine Software zur Mängelerfassung, die von WSP CBP programmiert wurde. Mit ihr sollte eine übergeordnete Objekt- und Bauüberwachung über ein Client/Server-System *„zur Erfassung und Nachverfolgung von Vorgängen bei Projekten im Baumanagement“* gewährleistet werden.[838] Durch dieses „praxisorientierte Werkzeug“ sei die „Einhaltung der Projektziele – Kosten, Termine und Qualität – sichergestellt.“ [839] Der Abnahmevorgang des Bauherrn würde durch die mit ConManS erstellten Berichte unterstützt. „Vom Projektbeginn bis zum erfolgreichen Abschluss ermöglicht ConManS ein strukturiertes und qualitätsvolles Management der Bautätigkeit.“ Als einen Vorteil von ConManS gibt WSP CBP in einer Firmeninformation an, es ermögliche eine „durchgängige Datenkette von der Baustelle bis in die interne Verwaltung“. Ein Modul von ConManS sei das „Mängelmanagement“.[840] ConManS war jedoch „kein Bestandteil des bestehenden Projektsteuerungsvertrages“.[841] Es wurde von WSP CBP als zusätzliches Hilfsmittel zur Vereinfachung bzw. Darstellung der Bau- und Überwachungsprozesse in digitalisierter Form verwendet.[842] Neben dem Programm ProDataS, bei dem es sich um ein Dokumentationssystem handelt, stellte WSP CBP ConManS „dem Bauherren und Dritten (Generalplaner und Bauüberwachungen) zur Realisierung des Datenmanagements zur Verfügung […]“.[843] Welchen Nutzen die Verwendung von ConManS bei der Errichtung des Flughafens bringen sollte, schilderte WSP CBP in einem Brief an den Technischen Geschäftsführer Manfred Körtgen vom 30. Januar 2008:

> *„Mit Einführung dieses Systems wird in vielen sensiblen Vertragsbereichen hinsichtlich der Dokumentation und auch gerichtsfesten Erfassung aller Sachstände ein professioneller Schritt zur Abwicklung BBI vollzogen. Dieses System hat CBP ohne*

---

[836] WSP, Leistungsbild ProDataS Projekt-Datenaustausch und Informationssystem, unter: https://www.yumpu.com/de/document/view/46465476/leistungsbild-prodatas-projekt-datenaustausch-wsp-group (Stand: 23.05.2016)
[837] Zeuge Christian Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 07.11.2014, S. 59
[838] WSP CBP, ConManS Benutzerhandbuch. In: WSP CBP Projekthandbuch BBI, Teil 13 Datenmanagement, WSP CBP 8.5, o. P.
[839] WSP CBP, CONMANS. Construction-Management-System
[840] Ebd.
[841] CBP Schreiben vom 30. Januar 2008 an Körtgen (FBS-B), In: Schriftverkehr WSP CBP Airport GmbH Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, FBB 314, Bl. 44
[842] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 07.11.2014, S. 58
[843] WSP CBP, Benutzerhandbücher ProDataS und ConManS. In: WSP CBP Projekthandbuch BBI, Teil 13 Datenmanagement, WSP CBP 8.5, o. P

> *jede vertragliche Vereinbarung aus eigener Motivation angeschoben und verwirklicht.“*[844]

Die Idee ConManS für alle Projektbeteiligten auf der Flughafenbaustelle einzusetzen, kam laut Aussage von Christian Manninger, der bis Juni 2014 Geschäftsführer der WSP CBP Airport war, im Jahr 2007 auf. Bei seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss am 7. November 2014 sagte er hierzu aus:

> *„Unsere Idee mit dem ConMan war eigentlich in 2007, ich weiß nicht mehr ganz genau. Wir wollten eigentlich, dass alle Projektbeteiligten – alle – auf diesem ConMan arbeiten und damit letztendlich verschiedene Prozesse auch darstellen. Wir hatten damals eine Entscheidungsvorlage für den Flughafen gemacht, und der Flughafen hatte sich damals dagegen entschieden.“*[845]

Allerdings hatte ConManS laut den Protokollen der Steuerungs-Jour-Fixe (Steuerngs-JF) einen größeren Vorlauf als Manninger es in seiner Zeugenaussage vor dem Untersuchungsausschuss berichtete. ConManS wurde das erste Mal in der 71. Sitzung des Steuerungs-JF am 21. März 2006 ins Spiel gebracht. WSP CBP wurde im Steuerungs-JF beauftragt „ein mögliches EDV Programm vorzustellen, dass in die Vertragsunterlagen aufgenommen werden kann.“[846] Nach der Vorstellung von ConManS am 12. April 2006 wurde WSP CBP vom Steuerungs-JF beauftragt eine entsprechende Entscheidungsvorlage auszuarbeiten und dem Bereich Planung und Bau der Flughafengesellschaft (FBS-B) unter der damaligen Leitung von Manfred Körtgen vorzulegen. Am 14. Juni 2006 erhielt dieser ein Schreiben von WSP CBP mit der ausgearbeiteten Entscheidungsvorlage.[847] Nachdem man seitens des Bereichs FBS-B keine termingerechte Entscheidung zur „weiteren Verfahrensweise“ zu ConManS an die WSP CBP übergab[848], beschloss der Steuerungs-Jour-Fix am 25. Juli 2006, dass das Mängelerfassungssystem nicht eingesetzt werden sollte[849] und somit bis zur Umstellung auf die MIQ-Datenbank Anfang 2014 „kein Bestandteil des bestehenden Projektsteuerungsvertrages ist.“[850] Die Flughafengesellschaft begründete diese Entscheidung damals mit dem Projektsteuerungsvertrag und berief sich auf dessen § 6.3 der Leistungsbeschreibung. Demnach schuldet die Projektsteuerung „Management zur Dokumentation von Mängeln und zur Überwachung von deren Beseitigung“.[851] Weiter heißt es:

---

[844] CBP Schreiben vom 30. Januar 2008 an Körtgen (FBS-B), In: Schriftverkehr WSP CBP Airport GmbH Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, FBB 314, Bl. 49
[845] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 07.11.2014, S. 59
[846] Steuerungs-Jour-Fix, Ergebnisprotokoll Nr. 71/2006 In: Steuerungs-Jour-Fix BBI Bau/Baukonflikte, FBB 212, Bl. 176
[847] CBP Schreiben vom 13.06.2006 an Manfred Körtgen, EVL 05 – Entscheidungsvorlage Mängelerfassungssystem, In: Schriftverkehr WSP CBP Airport GmbH Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, FBB 313, Bl.138 ff
[848] Steuerungs-Jour-Fix, Ergebnisprotokoll Nr. 87/2006 In: Steuerungs-Jour-Fix BBI Bau/Baukonflikte, FBB 212, Bl. 486
[849] Steuerungs-Jour-Fix, Ergebnisprotokoll Nr. 88/2006 In: Steuerungs-Jour-Fix BBI Bau/Baukonflikte, FBB 212, Bl. 501 ff
[850] CBP Schreiben vom 30. Januar 2008 an Körtgen (FBS-B), In: Schriftverkehr WSP CBP Airport GmbH Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, FBB 314, Bl.45
[851] Steuerungs-Jour-Fix, Ergebnisprotokoll Nr. 88/2006 In: Steuerungs-Jour-Fix BBI Bau/Baukonflikte, FBB 212, S. 501 u. Bl. 518

„Die zentrale, EDV-gestützte Erfassung verbunden mit der seitens FBS gewünschten Zugriffs- und Rechtefunktionalität, wird nur im Falle einer gesonderten Bestellung umgesetzt.“[852]

Mit der Ablehnung der Entscheidungsvorlage, ConManS flächendeckend innerhalb des Projektes BER einzusetzen, konnte WSP CBP laut Aussage von Christian Manninger die Projektbeteiligten nicht dazu verpflichten, das Programm für die Objektüberwachung zu verwenden.[853] WSP CBP versuchte nach dieser Entscheidung das System aus „eigener Motivation“ und „ohne jede vertragliche Vereinbarung“ zu verwirklichen.[854] Obwohl WSP CBP die Vorteile des ConManS den Projektbeteiligten erläutert hatte, sahen diese aus unterschiedlichen Gründen keinen Bedarf zur Implementierung des Programms. Trotz der erläuterten Vorteile weigerten sich die Planer das Programm in der Objektüberwachung[855] und „insbesondere dank der mangelnden Entscheidungsfähigkeit“ der Flughafengesellschaft flächendeckend einzusetzen.[856] Erst als WSP CBP anbot ConManS kostenfrei zur Verfügung zu stellen, setzten die Planer das Programm teilweise in der Objektüberwachung ein, jedoch ohne eine rechtlich bindende Entscheidungsvorlage für ConManS seitens der FBS zu besitzen.[857] Hierzu sagte Manninger vor dem Untersuchungsuasschuss:

„Es ging dann immer darum, dass die Planer erstens gesagt haben: Nein, dann entstehen uns Mehrkosten! – oder: Wir wollen nicht. – Es gab immer Ausreden, da nicht einzuarbeiten. Teilweise haben sie dann doch eingearbeitet, aber kostenfrei. Die Kosten wie gesagt wurden durch uns – –“[858]

Die Planungsgemeinschaft pg bbi lehnte das von WSP CBP erstellte ConManS ab und entwickelte stattdessen ein eigenes ConManS. Allerdings führte die pg bbi eine eigene Datenbank, die außerhalb des Verantwortungsbereiches von WSP CBP lag. Aufgrund der nicht gemeinsam geführten Datenbank konnte WSP CBP keinen Einfluss auf die Strukturierung der einzelnen Prozesse innerhalb dieser Datenbank nehmen. Für die Implementierung und die Mängelaufnahme durch ConManS war von nun an die pg bbi verantwortlich. Ab diesen Zeitpunkt war die pg bbi für die Schulung der Mitarbeiter und das Qualitätscontrolling sowie für die Strukturierung der Prozesse des Programms zuständig, damit ConManS überhaupt korrekt genutzt werden konnte.[859] Hierzu der Zeuge Manninger:

„Denn die Datenbank ist erst mal vom Grundsatz her eine dumme IT-Hülle. Sie müssen ihr ja jeden einzelnen Prozess strukturiert eingeben. Sie müssen dann über entsprechende Schulung und Qualitätscontrolling Sorge dafür tragen, dass die Mitarbeiter dann auch die Informationen richtig eingeben. Erst dann kann ich eine solche Datenbank richtig nutzen.“[860]

---

[852] Ebd.
[853] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 07.11.2014, S. 59
[854] CBP Schreiben vom 30. Januar 2008 an Körtgen (FBS-B), In: Schriftverkehr WSP CBP Airport GmbH Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, FBB 314, Bl.49
[855] Zeuge Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 07.11.2014, S. 59
[856] CBP Schreiben vom 30. Januar 2008 an Körtgen (FBS-B), In: Schriftverkehr WSP CBP Airport GmbH Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, FBB 314, S.45
[857] Zeuge Christian Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 07.11.2014, S. 59
[858] Ebd.
[859] Ebd. S. 60
[860] Ebd.

Nachdem WSP CBP ein „Mängelbeseitigungsverlangen zum Thema ‚Nicht aktuelle und unvollständige Abbildung der Mängelanzeigen WSP CBP im ConMan'" vom Bereich Planung und Bau BBI (Körtgen) am 31. Januar 2008 erhielt, schrieb diese an Körtgen zurück, dass sie die im Schreiben erhobenen Vorwürfe „vollumfänglich" zurückweise. Die Projektsteuerer wiesen Körtgen darauf hin, dass die Dokumentation der Mängelanzeigen nicht ihnen sondern der pg bbi obliege. WSP CBP sei „zu keinem Zeitpunkt mit der Umsetzung und Pflege des Systems ConMan beauftragt […]" gewesen. Zudem sei es „nicht empfehlenswert", die Verfolgung der Mängelanzeigen vom Auftragnehmer selbst durchführen zu lassen. Durch die fehlende Anweisung des Auftraggebers, ConManS verbindlich zu nutzen, seien „erhebliche Schwierigkeiten und Hindernisse" in der Mängeldokumentation entstanden.[861] Weiter heißt es in dem Schreiben an Körtgen:

> *„Bis heute [Stand 2008, d. V.] sind – insbesondere dank der mangelnden Entscheidungsfähigkeit ihres Hauses – nur ca. 60% der Dienstleister bereit, das System zu verwenden."*[862]

Nach der Kündigung der pg bbi im Mai 2012 übertrug WSP CBP die bisher bei der pg bbi erfassten Daten auf seine Datenbank. Im Zuge der Datenübertragung wurde festgestellt, dass „[d]er Umfang der im CONMAN Modul archivierten Mängel […] deutlich zu gering [ist]!" [863] Dies hatte bereits eine von WSB CBP durchgeführte Überprüfung im März 2012 ergeben. Diese hatte ergeben, dass „nur rund 500 Mängel archiviert" wurden. Obwohl die ConManS-Datenbank durch die pg bbi „kontinuierlich" gepflegt worden sei, „sind jedoch nur ein Bruchteil Mängel der technischen Gewerke" erfasst worden.[864] „Die bestehenden technischen Mängel aus den erfolgten Zustandsfeststellungen sind von der pg bbi dringend nachzuführen!"[865] Der Bauüberwacher Torsten Müller von der pg bbi, der für den Bereich Gebäudeautomation am Fluggastterminal verantwortlich war und die Firma Siemens betreute, wurde zusammen mit dem Oberbauleiter Erik Willner, der für die technische Gebäudeausrüstung bei der pg bbi verantwortlich war, am 27. Juni 2014 als Zeuge vor den Untersuchungsausschuss geladen.[866] Beide bestätigten in ihren Vernehmungen die mangelhafte Umsetzung bzw. das Desinteresse an ConManS. Müller gab in seiner Vernehmung an, dass er das System als „relativ rudimentär" empfunden habe, da das Programm „sehr langsam in seiner Bedienung" und „nicht ganz so einfach zu bedienen war".[867] Weiterhin führte er aus,

> *„[…] dass alle angeschlossenen Kollegen mit eigenen Excel-Dateien die Mangelverfolgung auf dem Areal gemacht haben, nicht zuletzt dem Umstand geschuldet, dass das System nicht ganz so einfach zu bedienen war bzw. man relativ viel Wartezeit nachher auch in Anspruch nehmen musste, und die einzelnen Fachbauleiter haben für sich auch festgestellt: Das macht viel mehr Arbeit, als wenn*

---

[861] Schreiben CBP an Körtgen, Flughafen Berlin Brandenburg International Planung und Bau BBI, In: Schriftverkehr WSP CBP Airport GmbH Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, FBB 314, Bl. 44f
[862] Ebd. Bl. 45
[863] Zeuge Christian Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 07.11.2014, S. 60
[864] WSP CBP Protokoll Jour Fixe, Thema: Teilprojekt B.1 Hochbau 021. JF Qualität im TP BT Dokumentation BsG und FGT, CD WSP CBP 21 Dateinummer: 90092828
[865] Ebd.
[866] Zeuge Torsten Müller und Erik Willner, Wortprotokoll der Vernehmung am 27.06.2014, S. 5 und S. 77
[867] Ebd. S. 20

ich eine schnöde Excel-Tabelle verwende, und das wurde, ich sage jetzt mal, sicherlich ein Stück weit ignoriert, dieses Modul, diese Software.“[868]

Der Zeuge konnte auf die Nachfrage des Vorsitzenden Delius, warum nur ein Bruchteil der Mängel der technischen Gewerke in ConManS erfasst wurde, keine Antwort geben. Es habe aus der Sicht des Zeugen kein Interesse bestanden, ConManS zu verwenden:[869]

„*Ich muss für mich sagen, ich habe das System für mich nie in Anspruch genommen. Ich habe es auch nicht verwendet. Daher kann ich Ihnen auch nicht sagen, wie viele Mängel nachher drin waren und ob man was damit anfangen konnte: Wie kann ich unterscheiden zwischen einem von einem Sachbearbeiter oder Bauleiter eingetragenen Mangel, und wie kriege ich Sachverständigenmängel raus, auch in der Filtermaske und allem Drum und Dran. Ich habe mehrfach gefragt, habe keine Antwort bekommen, und dann bin ich ein bisschen ignorant an der Stelle. Wenn ich keine Antworten kriege und keine Lösungen, dann verwende ich es auch nicht.*“[870]

Auch auf die Frage von Delius, was denn mit den einzelnen erstellten Excel-Tabellen geschehen sei, ob diese zusammengeführt und weiterverarbeitet wurden, wusste Müller keine Antwort.[871] Der Zeuge Erik Willner gab an, dass er „mit ConManS nie etwas zu tun gehabt“ habe.[872] Wenn Sachverständige Mängel festgestellt hätten, dann habe man sich vonseiten der Objektüberwachung eben darum gekümmert, dass diese von den jeweils zuständigen Firmen abgearbeitet wurden. Hierzu habe man sich aber des ConManS-Moduls nicht bedient. Auf die Frage von Delius, ob es nicht schädlich für die Projektsteuerung sei, wenn durch die individuelle Erstellung von Excel-Tabellen an den etablierten Strukturen vorbei gearbeitet würde, sagte Willner, dass dies zutreffen würde, wenn ConManS zu diesen Strukturen gehört hätte. „Aber damit hat in meiner Welt keiner wirklich gearbeitet.“ Am 04. September 2015 befragte der Untersuchungsausschuss den Zeugen Hermann Weber. Dieser wechselte nach der Insolvenz von IGK IGR, die vormals Teil der pg bbi war, im Jahr 2010 in die kaufmännische Abteilung der Projektsteuerung von WSP CBP. Er war für die „Bearbeitung technischer Schnittstellen auf der Arbeitsebene“ verantwortlich und war laut seiner Aussage vor dem Untersuchungsausschuss das „Bindeglied“ zwischen der Projektleitung WSP CBP und dem Bau:[873]

„*Der Part war Bearbeitung technischer Schnittstellen auf der Arbeitsebene letztendlich, also Teilnahme an Baubesprechungen, Verifizieren von Angaben, die dort gelaufen sind, Erkennen von Problemen oder auch, ich sage mal, berichten über erreichte Ziele oder nicht erreichte Ziele letztendlich.*“[874]

Vor dem Untersuchungsausschuss legte er dar, wie die Zusammenarbeit seitens WSP CBP mit der Objektüberwachung, der Bauüberwachung sowie der pg bbi verlaufen war. Dabei wies er auf die personelle Unterbesetzung in der Objektüberwachung seitens der pg bbi hin, die bereits 2010 ihre eigene Dokumentation zur Mängelerfassung führte. Zum damaligen

---

[868] Zeuge Torsten Müller, Wortprotokoll der Vernehmung am 27.06.2014, S. 20
[869] Ebd. S. 21
[870] Ebd.
[871] Zeuge Torsten Müller, Wortprotokoll der Vernehmung am 27.06.2014, S. 21 ff
[872] Ebd. S. 83
[873] Zeuge Herrmann Weber, Wortprotokoll der Vernehmung am 04.09.2015, S. 4
[874] Ebd.

Zeitpunkt musste nach Aussage des Zeugen Weber WSP CBP die entstandenen „Lücken“ in der Objektüberwachung füllen und damit letztendlich die Firmen führen. Diese Aufgabe hätten laut Weber nicht zu den originären Aufgaben der Projektsteuerung gehört, aber durch die „Nähe“ von WSP CBP zur Objektüberwachung und durch das „gemeinsame Ziel“ habe man sich entschlossen diese zu unterstützen und den „notwendigen Schriftverkehr“ für eine Objektüberwachung zu erstellen. Trotz der Anstrengungen seitens WSP CBP die Lücken in der Objektüberwachung zu füllen, habe sie in den Spitzenzeiten keine vollständige Qualitätskontrolle auf der Baustelle garantieren können. Es habe ein Missverhältnis von Objektüberwachern zu den tätigen Personen auf der Baustelle gegeben:[875]

> *„Sie haben dort in der Spitze so 1100 Handwerker auf der Baustelle gehabt, die da drin sind, und dem gegenüber stand eine kleine Heerschar von Objektüberwachung, und daraus kannst du gar nicht sehen, was den ganzen Tag über alles läuft, um das meine ich mit der Lücke, die da entstanden ist.“*[876]

Martin Delius hielt dem Zeugen Weber im Zusammenhang mit der Mängeldokumentation durch ConManS – wie bereits auch den Zeugen Willner und Müller – ein Protokoll des Jour-fixe-Treffens vom 12. April 2012 vor. In diesem wird berichtet:

> *„Der Schwerpunkt der Besprechung lag in der Darlegung der von WSP CBP stichprobenartig festgestellten Defizite im pg bbi-eigenen ConMan-Modul ‚Mängelverfolgung‘. Die Anzahl der dort erfassten Mängel, insbesondere bei den technischen Gewerken, ist mehr als dürftig. Die bei der Zustandsfeststellung, hier beispielsweise bei der Firma Seele, erfassten Mängel sind nicht bzw. nur ansatzweise im Modul aufgenommen worden. Das Mängelmodul in ConManS wird kontinuierlich durch die pg bbi gepflegt. Eine von WSP CBP durchgeführte Überprüfung ergab, dass nur rund 500 Mängel archiviert sind. Hiervon sind jedoch nur ein Bruchteil Mängel der technischen Gewerke. Die bestehenden technischen Mängel aus den erfolgten Zustandsfeststellungen sind von der pg bbi dringend nachzuführen.“*[877]

Mit der Unterbesetzung der pg bbi trat nicht nur eine Minderbesetzung der Objektüberwacher ein, die durch WSP CPB kompensiert werden musste, sondern auch eine gesamte Schwächung der Qualitätskontrolle. Darunter fiel nach Aussage des Zeugen Weber auch die Mängeldokumentation:[878]

> *„Die pg bbi war personell unterbesetzt, und daraus resultiert, dass solche Themen nicht zu 100 Prozent bearbeitet worden sind. […] Die geringe Anzahl von Objektüberwachern war damit beschäftigt, die örtliche Bauleitung zu machen drin (sic!), und daraus sind solche Themen darniedergelegen.“*[879]

Auf Nachfrage des Ausschussvorsitzenden, ob es durch diese Vorgänge zu Abstrichen in der Dokumentation kam, wurde dies durch Weber bestätigt. Der Zeuge wies zudem auf die Wichtigkeit des Mängelerfassungsmoduls und dessen Erfassung von Mängeln im

[875] Ebd. S. 7f
[876] Ebd. S. 8
[877] WSP CBP Protokoll Jour Fixe, Thema: Teilprojekt B.1 Hochbau 021. JF Qualität im TP BT Dokumentation BsG und FGT, CD WSP CBP Dateinummer: 90092828
[878] Zeuge Herrmann Weber, Wortprotokoll der Vernehmung am 04.09.2015, S. 8 und 13
[879] Ebd. S. 13

Zusammenhang mit Thema Abrechnungen hin. Denn Abrechnungen, aber auch die dadurch resultierende Bauausführung, wurden durch die mangelnde Qualitätskontrolle bzw. durch die mangelhafte Erfassung von Mängeln seitens der pg bbi erschwert.[880] WSP CBP habe nicht die „Durchschlagskraft" besessen, das ConManS-Modul bei den Objektüberwachern durchzusetzen und konnte lediglich den Bauherrn um dessen Einsatz bitten. Dies führte laut Weber dazu, dass die einzelnen Objektüberwacher eine Mängelerfassung jeweils eigenständig durchführten und die Mängel in Excel-Tabellen festhielten, die später mit den Excel-Tabellen der anderen Objektüberwacher zusammengeführt wurden. Diese Zusammenführung der Mängellisten habe sich als schwierig erwiesen und sei tagelang nicht möglich gewesen. Weber erläuterte vor dem Untersuchungsausschuss die Vorteile des Systems ConManS gegenüber der Mängelerfassung mit Excel-Tabellen:[881]

> *„Das ConMan ist ein gängiges Modul, was man machen kann, und bedarf natürlich ergänzender Informationen, weil darüber können Sie Zeit, Berichtswesen generieren mit allen Drum und Dran, was Sie ja in Excel nicht können dort in dem Bereich."*[882]

Auf die Frage von Delius, ob das Programm viel Arbeit gemacht hätte und langsam gewesen sei, wie es der Zeuge Torsten Müller (pg bbi) in seiner Vernehmung ausgesagt hatte, erwiderte Weber:[883]

> *„Dass das Programm langsam ist, das weiß ich nicht, aber es ist zeitintensiv, und wenn Sie es einmal angelegt haben, dann können Sie natürlich Berichte in jeglicher Art generieren und haben einen aktuellen Stand, was Sie in Excel nicht können, und vor allen Dingen auch: Sie haben einen Schreibschutz drüber. Es können nur Berechtigte darauf zugreifen mit allem Drum und Dran. Also, der Informationsaustausch ist über Excel darüber nicht möglich."*[884]

Durch die Nichtbenutzung von ConManS wurde laut Weber das Zusammentragen der Informationen über den aktuellen Wissensstand und über den Zustand der Vergabeeinheiten erschwert.[885]

Sein Ende fand ConManS als Mängelerfassungssystem schließlich im Jahr 2014. Dies geht aus einem Bericht des Senates hervor, der im Nachgang der 66. Sitzung des Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr am 18. November 2015, in der u. a. Karsten Mühlenfeld und Jörg Marks zur Anhörung geladen waren, an die Fraktionen verteilt wurde. Mühlenfeld und Marks sagten auf Nachfrage in der Sitzung zu, „einen Bericht zu dem mängelerfassenden Computersystem der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH dem Ausschuss zu übermitteln."[886] Die Flughafengesellschaft teilte dem Ausschuss daraufhin mit, dass seit dem 4. März 2014 „das Mängelmanagement losübergreifend in der MIQ-Datenbank" erfolgt. Damit löste die MIQ-Datenbank die bisherige Mängelerfassung über das ConManS ab, da diese eine „höhere Flexibilität und Transparenz" biete.[887] „Daher wurden die Mängel Anfang

[880] Ebd.
[881] Ebd. S. 14f
[882] Ebd. S. 15
[883] Ebd.
[884] Ebd.
[885] Ebd. S. 16
[886] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Beschlussprotokoll BauVerk 17/66, S. 4
[887] Schreiben des Regierenden Bürgermeisters an den Bau- und Verkehrsausschuss vom 20. Dezember 2015, Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt/Bericht der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) zu dem

2014 aus der ConManS-Datenbank in die MIQ-Datenbank überführt und seit diesem Zeitpunkt dort weiterverfolgt.“[888] Allerdings benutzt die Flughafengesellschaft weiterhin ConManS „im Bereich der Projektsteuerung und der Objektüberwachung. [889]

4. Der Kündigungsvorgang Rainer Schwarz

Im Gegensatz zu den Anteilseignern Berlin und Brandenburg distanzierte sich der Bund bereits im Herbst 2012 offen vom damaligen Sprecher der Geschäftsführung Rainer Schwarz. Dies geht u. a. aus der Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen vom 18. Dezember 2012 hervor. Diese hatte unter anderem gefragt, ob nach dem Umgang von Schwarz mit den Schreiben von McKinsey noch eine Basis für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit gegeben sei. Die Bundesregierung antwortete: „Die Zusammenarbeit der Organe der FBB beruht auf gegenseitigem Vertrauen. Der Umgang mit den Briefen der Unternehmensberatung McKinsey hat dem allerdings nicht entsprochen.“[890] Damit distanzierte sich der Bund als ein Gesellschafter der Flughafengesellschaft Ende 2012 öffentlich deutlich von Schwarz. Von den Vertretern des Landes Berlin und allen voran dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats Klaus Wowereit waren zu dieser Zeit solche deutlichen Worte nicht zu vernehmen. Schon im November 2012 hatte der Bund offenbar versucht, Schwarz als Geschäftsführer loszuwerden. So heißt es im Protokoll der SoKo BER vom 2. November 2012 hierzu, dass sich im Vorfeld der Aufsichtsratssitzung einen Tag zuvor abgezeichnet habe, dass

> *„für einen Widerruf der Bestellung von Herrn Prof. Schwarz als Geschäftsführer der FBB aufgrund der Haltung der Länder Berlin und Brandenburg keine Mehrheit zustande kommen wird. Herr Sts B[omba] habe Herrn Prof. Schwarz aufgefordert, von sich aus Konsequenzen zu ziehen, was letzterer jedoch klar von sich wies.“*[891]

Bei seiner Befragung vor der SoKo am 12. Oktober hatte Schwarz versucht, die Verantwortung für die gescheiterte Inbetriebnahme von sich abzuwälzen. Schließlich habe er als Sprecher der Geschäftsführung nur eine Funktion „im Hinblick auf die Außendarstellung, Gremien und Verbände.“ [892] Der Bau des Flughafens habe im Aufgabenbereich des Technischen Geschäftsführers Körtgen gelegen. Er selbst habe „sich auf die laufende Berichterstattung konzentriert und sich hier sachkundig gemacht.“[893] Ähnlich hatte Schwarz seine vorgebliche Rolle in der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft sowohl vor dem Untersuchungsausschuss als auch vor dem Landgericht Berlin zu beschreiben versucht.

Schwarz war von der Flughafengesellschaft am 9. Dezember 2005 zu deren Geschäftsführer und zugleich als Sprecher der Geschäftsführung bestellt worden.[894] Das Landgericht Berlin wies in seinem Urteil vom 23. Oktober 2014 darauf hin, dass neben Schwarz zwar ein weiterer Geschäftsführer – bis 2012 Manfred Körtgen – bestellt war, und beiden

---

auf der Baustelle des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) eingesetzten Computersystem zur Mängelerfassung, S. 1f

[888] Ebd.

[889] Ebd.

[890] Vgl. Deutscher Bundestag, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/11936, S. 2

[891] Geschäftsstelle SoKo BER, Protokoll der zwanzigsten Sitzung der SoKo BER, 2. November 2012, S. 2

[892] Geschäftsstelle SoKo BER, Protokoll der achtzehnten Sitzung der SoKo BER, 12. Oktober 2012, S. 3

[893] Ebd.

[894] Landgericht Berlin Geschäftsnummer 93 O 55/13, S. 2

Geschäftsführern unterschiedliche Bereiche zugeordnet waren. „Unbeschadet dessen sind aber beide Geschäftsführer gemeinschaftlich für das Unternehmen der Beklagten verantwortlich und haben [...] den Aufsichtsrat zu informieren“[895], heißt es im Urteil. Somit ist das Herausreden seitens Schwarz, er sei ja als Sprecher der Geschäftsführung nicht für das Projekt BER zuständig gewesen, weil dieses in den Bereich von Körtgen gefallen sei, auch vom Landgericht nicht anerkannt worden.

Schwarz wurde schließlich im Januar 2013 zunächst beurlaubt und im Juni 2013 außerordentlich gekündigt. Dieser wollte die Kündigung nicht akzeptieren, wie er der Flughafengesellschaft am 1. Juli 2013 mitteilte.[896] Weiterhin strengte Schwarz einen Prozess gegen das Unternehmen an. Nachdem er in einem Schriftsatz „diverse interne Unterlagen der Beklagten dem Gericht“ vorgelegt hatte, sprach der damals wieder ins Amt gekommene Aufsichtsratsvorsitzende Klaus Wowereit am 28. März 2014 erneut eine außerordentliche Kündigung gegen Schwarz aus.[897]

5. Freistellung und Kündigung von Schwarz

In der Sitzung des Präsidialausschusses des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft am 16. Januar 2013 war auch die „Neustrukturierung der Geschäftsführung“ Thema. Die vom Bund entsandten Mitglieder des Aufsichtsrates hätten angekündigt, die Erweiterung der Geschäftsführung um das Ressort Finanzen zu beantragen sowie den Antrag auf den Widerruf der Bestellung von Rainer Schwarz als Geschäftsführer zu stellen. Im Protokoll der Sitzung des Präsidialausschusses heißt es hierzu, dass Matthias Platzeck erklärt habe, dass die Vertreter des Landes Brandenburg diesen Anträgen zustimmen wollten. Der damalige Regierende Bürgermeister und Vorsitzender des Präsidialausschusses Klaus Wowereit erklärte laut Protokoll, dass

> *„er die Abberufung von Prof. Dr. Schwarz für sehr riskant halte, er aber zur Kenntnis nehme, dass die beiden anderen Gesellschafter das Vertrauensverhältnis zu Prof. Dr. Schwarz als nachhaltig gestört ansehen und die Vertreter Berlins im Aufsichtsrat sich daher diesen Anträgen nicht widersetzen werden.“*[898]

Die Einladung zur Sitzung des Präsidialausschusses am 16. Januar 2013 war am 14. Januar 2013 seitens des Regierenden Bürgermeisters Klaus Wowereit an die Ausschussmitglieder verschickt worden. Als Tagesordnungspunkt 3 sah die Einladung die erwähnte Neustrukturierung der Geschäftsführung bzw. den Widerruf der Bestellung von Rainer Schwarz als Geschäftsführer vor. Nachrichtlich wurde die Einladung auch an Rainer Schwarz verschickt.[899] In den Vorbereitungsunterlagen von Innensenator Frank Henkel für die Aufsichtsratssitzung heißt hierzu:

> *„Im Rahmen der Aufsichtsratssitzung soll die Bestellung von Geschäftsführer Prof. Schwarz widerrufen werden. Nach Medienberichten wurde zwischen den*

---

[895] Ebd. S. 4
[896] Ebd. S. 8
[897] Ebd.
[898] Niederschrift der Sitzung des Präsidialausschusses des FBB-Aufsichtsrates am 16. Januar 2013, SKZL 914, Bl. 79
[899] Schreiben des Regierenden Bürgermeisters an Matthias Platzeck, Rainer Bomba u. a. v. 14. Januar 2013, SKZL 914, Bl. 88

Gesellschaftern Einvernehmen über die Ablösung vom Prof. Schwarz hergestellt, so dass eine Mehrheit für den Widerruf der Bestellung als Geschäftsführer gesichert gilt. Es werden (sic!) Diskussion zur Abfindung von Prof. Schwarz i.H.v. ca. 1,8 Mio € erwartet. Der Vertrag zwischen der FBB und Prof. Schwarz liegt hier nicht vor, da dieser ausschließlich im Präsidialausschuss und in der Gesellschafterversammlung behandelt wurde. Zur Einleitung der Bestellung eines neuen Geschäftsführers sind hier keine Hintergrundinformationen bekannt. Nach Medienberichten sind Thomas Weyer (Flughafen München) und Michael Garvens (Flughafen Köln/Bonn) im Gespräch."[900]

Auch im Vorfeld dieses wichtigen Vorgangs blieb der Innensenator außen vor bzw. war bei seiner Vorbereitung auf Medienberichte angewiesen. In der genannten Sitzung beschloss der Aufsichtsrat schließlich, Rainer Schwarz „mit sofortiger Wirkung als Geschäftsführer/Sprecher der Geschäftsführung" abzuberufen. Weiter heißt es im Beschluss:

„Der Vorsitzende des Aufsichtsrates wird beauftragt, unter Einbeziehung des in Auftrag gegebenen Rechtsgutachtens zu eventuellen Schadensersatzansprüchen, die Beendigung des Geschäftsführeranstellungsvertrages zwischen der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH und Herrn Prof. Dr. Rainer Schwarz vorzubereiten."[901]

Das Zustandekommen des in dem Beschluss erwähnten Rechtsgutachtens behandeln wir in diesem Bericht in einen anderen Kapitel.

6. Das Kündigungsverfahren

Dass Rainer Schwarz seine Pflichten als Geschäftsführer der Flughafengesellschaft verletzt hat und damit ein hohes Maß an Verantwortung für das Debakel um den Flughafen BER trägt, ist für die Verfasser dieses Textes unstrittig. Leider wurde Schwarz bis heute nicht für sein Versagen belangt. Im Folgenden zitieren wir ausführlich aus verschiedenen Stellungnahmen der Kanzlei Hengeler Mueller, die diese in das Verfahren um die Kündigung von Schwarz in den Prozess eingebracht hatte. Wir dokumentieren diese Ausschnitte aus den Schriftsätzen deshalb, weil sie u. E. ein deutliches Bild von den Pflichtverletzungen zeichnen, die Schwarz in seiner Zeit als Sprecher der Geschäftsführung begangen hat. Es sind demnach nicht nur Teile des Untersuchungsausschusses zum Flughafen BER, die die Verantwortlichkeit von Schwarz klar verorten, sondern auch die Flughafengesellschaft in Gestalt ihrer Rechtsanwälte konstatierte Schwarz ein Versagen gleich auf mehreren Ebenen. Die in den Schriftsätzen der Anwälte der Flughafengesellschaft immer wieder erwähnten Briefe der Unternehmensberatung McKinsey behandeln wir in diesem Sondervotum in einem eigenen Kapitel.

Am 25. Juni 2013 hatte der damalige Vorsitzende des Aufsichtsrates der Flughafengesellschaft und Ministerpräsident von Brandenburg Matthias Platzeck in einem Schreiben an den damaligen Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Rainer Schwarz die außerordentliche Kündigung ausgesprochen. Diese Entscheidung beruhte auf einem

[900] Vermerk SenInnSport ZS B 3 Ti v. 14.01.2013, SenInn 9, Bl. 2
[901] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 16. Januar 2013, S. 4, FBB 526, o. P.

Beschluss des Aufsichtsrates der Flughafengesellschaft vom 12. Juni 2013 (s. o.). Im Kündigungsschreiben heißt es wie folgt:

> *„Der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft der Berlin Brandenburg GmbH („FBB") hat am 12. Juni 2013 beschlossen, Ihren Geschäftsführeranstellungsvertrag mit der FBB vom 25. Januar 2011/22. Februar 2011 aus wichtigem Grunde fristlos zu kündigen, weil Sie ihre Sorgfaltspflichten als Geschäftsführer im Zusammenhang mit der Festlegung und der Verschiebung der Eröffnungstermine des BER in erheblichem Maße verletzt haben.*
> *Der Aufsichtsrat ist gemäß § 10 Abs. 2 der Satzung der FBB für die Kündigung von Anstellungsverträgen mit Geschäftsführern zuständig.*
> *Wie sich aus § 10 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Aufsichtsrates der FBB und aus der beigefügten originalen Ausfertigung des Protokolls der Aufsichtsratssitzung vom 12. Juni 2013 ergibt, bin ich als Vorsitzender des Aufsichtsrates der FBB bevollmächtigt, Ihnen diese Beschlusslage zu übermitteln und die fristlose Kündigung Ihres Antragsvertrags aus wichtigem Grund auszusprechen. Dies geschieht hiermit."*[902]

Wie bereits oben erwähnt hatte Schwarz im Verfahren vertrauliche Unterlagen der Flughafengesellschaft verwendet, die ihm auch nach Beendigung seiner Geschäftsführertätigkeit zur Verfügung standen, da sie von ihm nicht ordnungsgemäß an das Unternehmen zurückgegeben worden waren. Aus diesem Grund entschloss sich der Aufsichtsrat in seiner Sitzung vom 28. März 2014 eine „vorsorgliche erneute außerordentliche Kündigung" vorzunehmen und die vertraulichen Unterlagen zurückzufordern. In dem Kündigungsschreiben vom am 28. März 2014 heißt es:

> *„Sie haben nicht nur ihre Sorgfaltspflichten als Geschäftsführer im Zusammenhang mit der Verschiebung und Feststellung der Eröffnungstermine des BER in erheblichem Maße verletzt. Sie haben nach der Beendigung Ihres Geschäftsführeramtes auch Unterlagen der FBB pflichtwidrig nicht an die FBB herausgegeben, sondern in Ihrem Besitz behalten. Ferner haben Sie vertrauliche Unterlagen der FBB in das vor dem Landgericht Berlin von Ihnen gegen die FBB angestrengte Verfahren eingeführt. Die dadurch offengelegten vertraulichen Unterlagen der FBB stehen zum ganz überwiegenden Teil in keinem Zusammenhang mit den von Ihnen geltend gemachten Ansprüchen. Damit haben Sie auch gegen Ihre Pflicht zum vertraulichen Umgang mit Informationen der Gesellschaft verstoßen.*
> *[...]*
> *Ferner fordere ich Sie hiermit auf, sämtliche Unterlagen der FBB, gleich in welcher Form sie in Ihrem Besitz befinden, unverzüglich an die FBB herauszugeben, keine Kopien (einschließlich elektronischer Kopien) zurückzubehalten und die vollständige Herausgabe ebenso schriftlich zu bestätigen wie die Tatsache, dass Sie keine Kopien (einschließlich elektronischer Kopien) von Unterlagen der FBB zurückbehalten haben. Für die Übergabe der in Ihrem Besitz befindlichen Unterlagen und den Eingang Ihrer Erklärung setze ich Ihnen eine Frist bis zum 4. April 2014."*[903]

---

[902] Landgericht Berlin, Anlagenband K1-K20, Anlage 3: Außerordentliches Kündigungsschreiben vom Ministerpräsident des Landes Brandenburg Matthias Platzeck an Prof. Dr. Rainer Schwarz vom 25. Juni 2013, LG Berlin 7, Bl. 1 f

[903] Landgericht Berlin, Anlagenband B4-B50, Anlage B50: Erneutes außerordentliches Kündigungsschreiben von Klaus Wowereit an Rainer Schwarz vom 25. Juni 2013, LG Berlin 8

In einer Stellungnahme vom 26. Juni 2014 hatten die Anwälte der Flughafengesellschaft Schwarz mehrere Pflichtverletzungen vorgeworfen:

> *„Der Kläger verletzte seine Pflichten als Geschäftsführer, indem er seine Führungsverantwortung nicht wahrnahm. Er steckte den Kopf in den Sand und schob unliebsame Entscheidungen auf. Die neuerlichen Ausführungen des Klägers bestätigen, dass ihm massive Risiken für die Inbetriebnahme des BER am 3. Juni 2012 bekannt waren, er den Aufsichtsrat aber gleichwohl nicht über die Gefährdung dieses Inbetriebnahmetermins informierte.“*[904]

In einer weiteren Stellungnahme vom 2. Oktober 2014 warf Hengeler Mueller Schwarz wiederum mehrere Pflichtverletzungen vor. So habe dieser „wiederholt und in schwerwiegender Weise gegen seine Sorgfaltspflichten“ verstoßen, da er den Aufsichtsrat „nicht über die ihm bekannten Verzögerungen und Risiken für die termingerechte Inbetriebnahme des BER informiert“ habe. Weiterhin habe er versäumt, den Aufsichtsrat über die erheblich gefährdete Inbetriebnahme des BER zum 3. Juni 2012 sowie über die „gefährdende Verzögerungen bei der Erteilung der (Teil-)Nutzungsgenehmigung durch das Bauordnungsamt zu informieren.“[905] Stattdessen habe er „blind“ am geplanten Eröffnungstermin festgehalten, die „ihm zur Kenntnis gebrachten Bedenken der zuständigen Mitarbeiter und Berater beiseitegeschoben und den Projektbeteiligten im Frühjahr 2012 ein Denkverbot erteilt […].“[906] Hengeler Mueller führte hierzu als Beweismittel die Schreiben von McKinsey vom 15. März und 13. April 2012 an. In der Sitzung des Aufsichtsrats am 20. April 2012 habe, so Hengeler Mueller, die Geschäftsführung in Anwesenheit von Schwarz berichtet,

> *„dass die Eröffnung zum 3. Juni ‚gesichert’ sei. Diese Aussage steht in Widerspruch zu dem Vorbringen des Klägers, dass er im Hinblick auf die Schreiben von McKinsey berichtet habe, dass eine Inbetriebnahme ‚sehr problematisch’ sei. Diese Einschätzung war indes bekannt, und zwar bereits aus der ORAT-Projektbesprechung vom 22. Februar 2012, der Stellungnahme der B5-Gruppe vom 28. Februar 2012 und den BBI-Statusberichten von der fehlenden Operabilität während des ORAT-Betriebs.“*[907]

Zum Verständnis von Schwarz über seine Rolle innerhalb der Geschäftsführung ließ die Flughafengesellschaft ihre Rechtsanwälte ausführen, dass Schwarz

> *„ein völlig falsches Verständnis von seinem Verantwortungsbereich hatte. Er behauptet weiterhin, er sei für Bau und Betrieb des BER nicht verantwortlich gewesen, da diese Aufgaben in ‚alleinigen Verantwortung des Geschäftsführers Technik’ gelegen hätten. Gleichzeitig und im Widerspruch zu seiner vermeintlich fehlenden Verantwortlichkeit behauptet der Kläger, es sei ‚keinem Mitarbeiter oder externen Berater verwehrt (gewesen), sich an den Kläger zu wenden und anzuzeigen, dass die IBN nicht mehr zu halten sei’. Der Kläger kann seine Weigerung, die Geschäfte der*

[904] Hengeler Mueller: Stellungnahme 93 O 55/13 vom 26. Juni 2014, LG Berlin 5, Bl. 102
[905] Hengeler Mueller: Stellungnahme 93 O 55/13 vom 2. Oktober 2014, LG Berlin 6, Bl. 2
[906] Ebd.
[907] Hengeler Mueller: Stellungnahme zu 93 O 55/13 vom 2. Oktober 2014, LG Berlin 6, Bl. 4

Beklagten eigenverantwortlich zu leiten, mit derartigen Behauptungen nicht rechtfertigen.“[908]

Zudem seien Schwarz die Risiken für die Inbetriebnahme am 3. Juni 2012 bekannt gewesen:

„Der Kläger kannte zahlreiche erhebliche Risiken für eine Inbetriebnahme des BER zum 3. Juni 2012. Dem Kläger waren ab Februar 2012 – und damit knapp ein Vierteljahr (!) bevor er den Aufsichtsrat über die erforderliche Verschiebung des Inbetriebnahmetermins informierte – bekannt, dass mit der Brandschutzanlage eine sicherheitsrelevante Funktion nicht wie geplant zur Verfügung stehen würde. Das räumt der Kläger selbst ein. Die pauschale Behauptung, ‚die Umstellung der Brandschutzanlage auf eine halbautomatische Steuerung [habe] keinerlei Anlass zur Befürchtung [gegeben], der Inbetriebnahmetermin am 03.06.2012 sei nicht mehr zu halten', enthebt den Kläger nicht von seiner Verantwortung. Der Kläger hätte zumindest eine Verschiebung des Inbetriebnahmetermins in Betracht ziehen (und mit dem Aufsichtsrat erörtern) müssen. Es musste sich ihm jedenfalls aufdrängen, dass die noch ausstehende Genehmigung eines Alternativkonzepts die Inbetriebnahme massiv gefährdete. Das gilt umso mehr, als der Kläger hierauf mehrfach eindringlich hingewiesen worden war [...].
Spätestens ab März 2012 war dem Kläger zudem bekannt, dass sich infolge des zeitaufwendigen Abstimmungsprozesses mit dem Bauordnungsamt Verzögerungen ergaben und sich die Versagung der Nutzungserlaubnis für das Fluggastterminal immer deutlicher abzeichnete. Wie dem Kläger als Leiter des Projekts ORAT ebenfalls bekannt war, bestanden bei Beginn des Integrationsprobebetriebs erhebliche Rückstände bei der operativen Betriebsfähigkeit: Am 22. Februar 2012 bestand bei einem verbleibenden Zeitraum von gut drei Monaten bis zum geplanten Inbetriebnahmetermin ein Rückstand von rund drei Monaten. Die Berater von McKinsey und der Flughafen München GmbH teilten in Schreiben vom 14. und 15. März 2012 mit, dass ein sehr hohes Risiko für eine erfolgreiche Inbetriebnahme bestehe. Der Erfolg der geplanten Inbetriebnahme war aus Sicht der Berater ‚nicht sicherzustellen'.
Die Entrauchungsanlage musste für die Einhaltung des Eröffnungstermins am 3. Juni 2012 zwingend bis Mitte April 2012 fertiggestellt und in Betrieb genommen werden. Dass dies nicht möglich war, wusste der Kläger spätestens seit dem 18. April 2012.“ [909]

Zur Verantwortlichkeit von Schwarz heißt es im Schriftsatz der Anwälte der Flughafengesellschaft vom 26. Juni 2014:

„Der Kläger hat seine Verantwortung für die Umsetzung des Projekts BER nicht wahrgenommen. Er fühlte sich für Bau und Inbetriebnahme des BER nicht verantwortlich und behauptet gebetsmühlenartig, ‚die Aufgaben von Bau und Planung , hätten in ‚der alleinigen Verantwortung des Geschäftsführers Technik' gelegen. Das von der Beklagten zitierte Organisationskonzept hingegen beschreibt Details der Projektabwicklung, die ‚der Gesamtgeschäftsführung' – und damit auch dem Kläger – berichtet wurden. Damit gehörten diese Maßnahmen ausdrücklich zum

[908] Hengeler Mueller: Stellungnahme zu 93 O 55/13 vom 26. Juni 2014, LG Berlin 5, Bl. 101
[909] Hengeler Mueller: Stellungnahme 93 O 55/13 vom 26. Juni 2014, LG Berlin 5, Bl. 102f

Verantwortungsbereich des Klägers. Diese Verantwortung hat der Kläger – wie er selbst vorträgt – in keiner Weise wahrgenommen.
Der Kläger hat sich stattdessen, komme was wolle, auf dem 3. Juni 2012 als Inbetriebnahmetermin festgelegt und sich jeder Handlungsalternative verschlossen. Er wies seinen eigenen Berater darauf hin, dass der Termin um jeden Preis gehalten werden müsse und er sich jede Kritik daran verbete. Mit der Behauptung, es verbiete sich ‚nach allen Managementregeln', ‚Grundsatzfragen im Schlussspurt eines Projektes erneut zu diskutieren', bestätigt der Kläger seine Flucht aus der Verantwortung einmal mehr. Der Versuch des Klägers, dieses Verhalten zur Tugend zu erklären, scheitert. Es gibt keine Managementregel, die es einem Geschäftsführer verbietet, Verantwortung für sein Unternehmen zu übernehmen und ihn zwingt, an überholten Entscheidungen zum Schaden der Gesellschaft um jeden Preis festzuhalten.
[...]
Er verharmloste gegenüber dem Aufsichtsrat die Risiken, die sich bei der Errichtung der Brandschutzanlage und deren Genehmigung durch die Bauordnungsbehörde gezeigt hatten. Dabei hatte der Kläger den Aufsichtsrat nicht erst zu informieren, als feststand, dass der Inbetriebnahmetermin ‚nicht zu halten war'. Er musste den Aufsichtsrat bereits über bestehende Risiken unterrichten, um diesem eine eigenständige Entscheidung zu ermöglichen.“ [910]

Zum Umgang von Schwarz mit den Warnschreiben von McKinsey heißt es bei den Anwälten der Flughafengesellschaft in ihrer Stellungnahme vom 2. Oktober 2014:

„Darüber, dass McKinsey zwingend einzuhaltende bauliche Fertigstellungstermine voraussetzte und die Inbetriebnahme am 3. Juni 2012 bestenfalls unter engen Bedingungen für möglich hielt, unterrichtete der Kläger den Aufsichtsrat unstreitig nicht. Im Gegenteil: Nach seinem eigenen Bekunden versicherte er dem Aufsichtsratsvorsitzenden am 20. April 2012, dass ‚auch McKinsey [seine] Sichtweise nunmehr jedenfalls insoweit teilte, dass mit den geplanten Endspurtmaßnahmen die Inbetriebnahme möglich erscheint'. Dabei unterschlug der Kläger insbesondere, dass einzelne von McKinsey benannte (zwingend einzuhaltende) Termine für die bauliche Fertigstellung zum Zeitpunkt seiner Berichterstattung an den Aufsichtsrat am 20. April 2012 bereits verfehlt worden waren. Der Einschätzung von McKinsey war damit bereits die Grundlage entzogen und die Erklärung mithin falsch. Sein Einwand, die betreffenden Bauabschnitte seien nach seiner damaligen Einschätzung ‚vielleicht schon fertig' gewesen, belegt allenfalls, dass der Kläger gegen seine Pflicht verstieß, sich die für seine Berichterstattung notwendigen Informationen zu beschaffen. Das hat der Kläger ersichtlich nicht getan, sondern Erklärungen gegenüber dem Aufsichtsrat bestenfalls ins Blaue hinein abgegeben.“[911]

Neben der fehlenden Berichterstattung über die McKinsey-Schreiben stellten Hengeler Mueller in ihrer Stellungnahme vom 2. Oktober 2014 weitere Pflichtverletzungen fest:

„Demgegenüber trägt der Kläger nichts dazu vor, wann, in welchem Turnus, in welchem Forum und zu welchem Anlass er sich über Risiken für die termingerechte Inbetriebnahme des BER informiert haben will. Von den massiven Problemen bei der Errichtung der Brandschutzanlage will der Kläger nichts gewusst, an den

[910] Ebd. Bl. 103ff
[911] Hengeler Mueller: Stellungnahme 93 O 55/13 vom 2. Oktober 2014, LG Berlin 6, Bl. 6

maßgeblichen Sitzungen der Projektverantwortlichen will er nicht teilgenommen haben. Die Schreiben, in denen das Bauordnungsamt eindringlich vor Risiken für die termingerechte Inbetriebnahme warnte, will der Kläger nicht einmal zur Kenntnis genommen haben. Dabei wusste der Kläger erklärtermaßen, dass es für die termingerechte Inbetriebnahme des BER entscheidend auf die Erteilung der (Teil-)Nutzungsgenehmigung durch das Bauordnungsamt ankam. Es steht damit nach dem eigenen Vorbringen des Klägers fest, dass er seiner Führungsverantwortung nicht gerecht wurde und damit seine Pflichten als Geschäftsführer verletzte. Es gibt keine Umstände, die von der Beklagten darüber hinaus darzulegen und zu beweisen wären."[912]

Das Landgericht Berlin erklärte die außerordentliche Kündigung vom 25. Juni 2013 für unwirksam und stellte in seinem Urteil vom 23.10.2014 fest, dass der Anstellungsvertrag zwischen Schwarz und der Flughafengesellschaft bis Ende Februar 2014 bestand. Demnach hätten die Klageanträge von Schwarz Erfolg, die sich auf Zahlung eines „monatlichen Gehalts von jeweils 27.500,- € brutto und des Gegenwerts eines vertragsgemäßen Dienstwagens in Höhe von 1.763,35 € brutto bis einschließlich Februar 2014"[913] richten. Das Gericht stützte seine Entscheidung auf den Umstand, dass die außerordentliche Kündigung zu spät erfolgt sei. Auch wurde in dem Verfahren nicht untersucht, ob Schwarz für die Verschiebung der Inbetriebnahme verantwortlich sei. So berufe sich die Flughafengesellschaft

„zur Begründung ihrer Kündigung auch nicht darauf, dass der Kläger die nicht rechtzeitige Inbetriebnahme zu verantworten habe. Hinsichtlich der Kündigung vom 25. Juni 2013 bezieht sie sich ausschließlich auf Versäumnisse, die darin bestehen sollen, dass der Kläger die objektiv bereits unabwendbar feststehende Unhaltbarkeit des Inbetriebnahmetermins – wer auch immer hierfür verantwortlich sein mag – dem Aufsichtsrat nicht kommunizierte, ihm entscheidende Informationen, aus denen sich die Unhaltbarkeit ergab, vorenthielt, notwendige Entscheidungen unterließ (etwa den Vorschlag an den Aufsichtsrat, die Inbetriebnahme zu verschieben) oder Entscheidungen ohne ausreichende Informationsgrundlage traf (Vorschlag der Verschiebung der Inbetriebnahme auf den 17. März 2013). Dies hat im Ergebnis keinen Erfolg."[914]

Das oben erwähnte Rechtsgutachten fand nach Aussage des Justiziars der Flughafengesellschaft Gottfried Egger allerdings keinen Eingang in den Prozess, den Schwarz gegen die Flughafengesellschaft führte.[915] In dem Rechtsstreit wäre die Anführung eines solchen Gutachtens laut Egger wichtig gewesen – im Zusammenhang mit anderen Rechtsstreitigkeiten der Flughafengesellschaft hätte sich die gutachterliche Feststellung von Pflichtverletzungen durch Rainer Schwarz allerdings kontraproduktiv ausgewirkt. So sagte Egger vor dem Untersuchungsausschuss:

„Natürlich ist es eigentlich dann auch wichtig, ich sage mal, auch für den Rechtsstreit, eigentlich dann auch Pflichtverletzungen [...] klar, juristisch mussten Sie natürlich vortragen, Pflichtverletzungen so viel wie möglich. Und insoweit wurden ja parallel dann auch Rechtsstreitigkeiten geführt mit Air Berlin. Das heißt also, das war jetzt

---

[912] Ebd. S. 7
[913] Landgericht Berlin, Geschäftszeichen 93 O 55/13, S. 12
[914] Ebd. S. 13
[915] Zeuge Gottfried Egger, Wortprotokoll der Vernehmung am 20. November 2015, S. 60

hier eine schwierige Gratwanderung, weil ich weiß: Was wird da vorgeworfen. Wird das irgendwann dann auch eingeführt? – Und auf der einen Seite in Sachen Air Berlin eigentlich jetzt hier vorzutragen: Die Geschäftsführung hat keine Pflichtverletzung. – Das ist ein Spagat, den können Sie nicht dann auflösen. [...] Das heißt also, wir können nicht jetzt hier auf der einen Seite vortragen: Keine Pflichtverletzungen -, auf dem anderen Prozess tragen Sie vor: Pflichtverletzungen!“[916]

Da sich die Flughafengesellschaft laut Egger mit Schadensersatzforderungen in dreistelliger Millionenhöhe konfrontiert sah, sei es aus wirtschaftlicher Sicht besser gewesen, nicht vehement gegen Schwarz vorzugehen, d. h. die Pflichtverletzungen seitens der Geschäftsführung nicht allzu sehr auszubreiten – indem bspw. das Haftungsgutachten in den Prozess gegen Schwarz eingebracht worden wäre – und man bei der Beschreibung von Pflichtverletzungen „nicht so weit zurückgeht“[917]:

*„**Vorsitzender Martin Delius**: Ich fasse nochmal zusammen, es ist ja sehr eindrucksvoll: Das heißt, es lag, sowohl juristisch als auch betriebswirtschaftlich, im Interesse der Flughafengesellschaft, sich nicht mit maximalem Einsatz gegen die Klage des ehemaligen Geschäftsführers zu erwehren.*
***Zeuge Gottfried Egger**: Aus meiner Sicht ein sehr klares Ja.“*[918]

Dennoch hatte die Flughafengesellschaft Ansprüche gegenüber ihren vormaligen Geschäftsführern geltend gemacht. Dies geht aus der Antwort einer Schriftlichen Anfrage an den Senat von Martin Delius hervor. Im November 2015 teilte Staatssekretär Engelbert Lütke Daldrup mit, dass die Flughafengesellschaft vorgetragen habe,

„dass die ‚versicherten Personen’ pflichtwidrig an dem Inbetriebnahme-Termin 03.06.2012 bis zum 08.05.2012 festgehalten hätten, obwohl ihnen bereits im Vorfeld, spätestens jedoch zur Jahreswende 2011/2012, hinreichende Indizien und Informationen vorgelegen hätten, die darauf schließen ließen, dass der Termin nicht gehalten werden könne. Es seien durch vor dem Hintergrund der Terminverschiebung sinnlose Investitionen und Vertragsabschlüsse der FBB Schäden entstanden.“[919]

Die Ansprüche seien durch die für Schwarz und Körtgen von der Flughafengesellschaft abgeschlossene Directors & Officers-Versicherung reguliert worden. Die Höhe der Versicherungssumme unterliege jedoch der Vertraulichkeit.[920] Laut einem Bericht des Tagesspiegels soll es sich bei den Zahlungen der Versicherung um eine Summe von 12 Millionen Euro handeln.[921] Schwarz wurde demnach für sein Versagen und sein von der Flughafengesellschaft gutachterlich festgestelltes pflichtwidriges Verhalten im Zusammenhang mit dem Projekt BER bislang nicht persönlich belangt. Er und die Flughafengesellschaft hielten sich an der Versicherung schadlos, die die Flughafengesellschaft für Schwarz abgeschlossen hatte.

---

[916] Ebd. S. 61
[917] Ebd. S. 63
[918] Ebd. S. 62
[919] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/17389
[920] Ebd.
[921] Tagesspiegel online (BER verdient 12 Millionen Euro an Nichteröffnung) v. 13.07.2015. Im Internet: http://www.tagesspiegel.de/berlin/haftpflichtversicherung-der-ex-chefs-zahlt-ber-verdient-12-millionen-euro-an-nichteroeffnung/12050616.html (Stand: 01.05.2016)

7. Mangelhafte Haftungsprüfung

Die Gesellschafterversammlung der Flughafengesellschaft hatte bei ihrer Sitzung am 2. November 2012 beschlossen, Haftungsfragen bzgl. der Verschiebung der Inbetriebnahme des BER prüfen zu lassen. Der Beschluss der Gesellschafterversammlung lautet wie folgt:

> *„Die Gesellschafterversammlung nimmt den Beschluss des Aufsichtsrates zur Kenntnis, die Geschäftsführung zu beauftragen, durch eine Rechtsanwaltskanzlei sämtliche Haftungsfragen im Zusammenhang mit den BER-Verschiebungen vom 03.06.2012 auf den 17.03.2013 und anschließend auf den 27.10.2013 auf der Basis ihrer Ursachenanalyse zu klären, die von einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zu prüfen ist. Bei der Auswahl der Rechtsanwaltskanzlei und der Wirtschaftsprüfungskanzlei ist der Aufsichtsrat zu beteiligen. Die Ergebnisse der Prüfung durch die Rechtsanwaltskanzlei sind dem Aufsichtsrat im ersten Quartal 2013 vorzulegen.“*[922]

Mit der Erstellung der Ursachenanalyse wurde die Flughafengesellschaft selbst beauftragt. Die Analyse firmierte intern unter dem Titel „Rechenschaftsbericht“. Dieser Bericht wurde von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG geprüft, die Ergebnisse wurden schließlich der Kanzlei Hengeler Mueller zur Prüfung vorgelegt.

Der Landesrechnungshof Brandenburg bemängelte in seiner umfangreichen Mitteilung vom 10. Juli 2015 an das Brandenburgische Finanzministerium, dass der Untersuchungsauftrag der gesamten Haftungsprüfung nicht weit genug gefasst gewesen sei.[923] So habe der Aufsichtsrat am 11. November 2012 zwar beschlossen, „sämtliche Haftungsfragen“ überprüfen zu lassen, die Leistungsbeschreibung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft habe sich sodann jedoch nur auf eine mögliche Haftung von Geschäftsführern und Aufsichtsratsmitgliedern bezogen. Die Haftung der Bereichsleiter, der Projektsteuerung WSP CBP sowie der Planer und ausführenden Baufirmen sei demnach von der Prüfung ausgenommen worden – „obwohl deren Handeln wesentlich für den Projektverlauf war.“[924]

a. Der Rechenschaftsbericht der Flughafengesellschaft

Der Rechenschaftsbericht sei auf Grundlage des Beschlusses der Gesellschafterversammlung vom 2. November 2012 erstellt worden, heißt es in dessen Einführung. Die dem Untersuchungsausschuss vorliegende Berichtsversion trägt das Datum vom 31. Januar 2013. Unterzeichnet wurde der Bericht von Gottfried Egger und Uwe Hörmann im Auftrag der damaligen Geschäftsführung – also Rainer Schwarz und Horst Amann. Unterstützt wurde das „interdisziplinäre Team“, welches den Bericht zusammenstallte, laut Angaben in der Einführung durch die Kanzlei Kapellmann Rechtsanwälte sowie PricewaterhouseCoopers.

---

[922] Zit. n. Rechenschaftsbericht der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH über die Verschiebung der Inbetriebnahme BER vom 03.06.2012 auf den 17.03.2013 und vom 17.03.2013 auf den 27.10.2013 v. 31.01.2013, FBB 552, S. 2
[923] Vgl. Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung v. 10.07.2015, S. 291
[924] Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung v. 10.07.2015, S. 298

Verfasst wurde der Bericht im Zeitraum Dezember 2012 bis Januar 2013.[925] Laut Einführung soll es sich bei dem Bericht um die zusammengetragenen „tatsächlichen Grundlagen für die Verschiebung der Eröffnung des Flughafens Berlin-Brandenburg International vom 03.06.2012 auf den 17.03.2013 und vom 17.03.2013 auf den 27.10.2013" handeln.[926] Weiter heißt es einführend:

> *„Der so aufbereitete Sachverhalt soll durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft auf Vollständigkeit und durch eine gesondert zu beauftragende Rechtsanwaltskanzlei auf vorliegende Haftungstatbestände bezüglich der Organe Geschäftsführung und Aufsichtsrat überprüft werden."*[927]

Allerdings schränken die Verfasser den Gehalt des Berichts gleich auf dessen erster Seite ein. So enthalte der Rechenschaftsbericht

> *„keine Wertungen und beschränkt sich auf eine objektive Darstellung nachvollziehbarer, zumeist schriftlich dokumentierter Fakten. Er enthält keine fachliche Einschätzung einzelner Planungs- und Bauablaufstörungen und Verantwortlichkeiten hierfür. Ebenso wenig wird beurteilt, ob und inwieweit Organe des Unternehmens oder Projektbeteiligte ‚rechtzeitig' oder ‚richtig' informiert wurden oder entschieden haben."*[928]

Bei solcherlei Einschränkungen stellt sich allerdings die Frage, inwieweit es sich bei dem von der Flughafengesellschaft vorgelegten Bericht tatsächlich um einen solchen handelt, mit dem irgendeine Art von Rechenschaft abgelegt werden könnte. Wenn von den Verfassern bewusst auf Wertungen – ebenso wie ein Fazit – verzichtet wird, so legt dies zumindest den Schluss nahe, dass mit dem Bericht auch bewusst keine Rechenschaft abgelegt werden sollte. Inwieweit eine Darstellung „objektiv" sein kann, wenn an ihrer Abfassung ein Justiziar beteiligt ist, der über Jahre selbst mit dem Projekt BER befasst war, muss deutlich bezweifelt werden. Weiterhin eingeschränkt wird der Gehalt des „Rechenschaftsberichts" ebenfalls durch den in seiner Einführung enthaltenen Verweis, dass „einzelne Aufklärungsgespräche mit den Projektbeteiligten geführt" worden seien. Die hier erlangten Informationen seien in den Bericht eingeflossen. Dabei handle es sich

> *„vornehmlich um Erkenntnisse mit verdeutlichendem Charakter, speziell hinsichtlich solcher Zusammenhänge, die sich aus Sitzungsprotokollen allein nicht erschlossen hatten. Auf eine formale Dokumentation der Gespräche im Rechenschaftsbericht ist verzichtet worden, um in Betracht kommende Zeugenaussagen nicht vorwegzunehmen und die Ansprechpartner zu einer konstruktiven Mitwirkung zu veranlassen."*[929]

Dass Personen für die Erstellung des Berichts in einem vertraulichen Zusammenhang befragt worden sein sollen, mag zu rechtfertigen sein. Allerdings nur, wenn mit den in solchen Befragungen gewonnenen Erkenntnissen ein Beitrag zur Aufklärung diverser

---

[925] Rechenschaftsbericht der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH über die Verschiebung der Inbetriebnahme BER vom 03.06.2012 auf den 17.03.2013 und vom 17.03.2013 auf den 27.10.2013 v. 31.01.2013, FBB 552, S. 2f
[926] Ebd. S. 2
[927] Ebd.
[928] Ebd.
[929] Ebd.

Zusammenhänge geleistet werden könnte, was die Gründe für die im Berichtstitel genannten Verschiebungen der Inbetriebnahme betrifft. Da die Verfasser jedoch bewusst auf Wertungen und Beurteilungen des Handelns einzelner Unternehmensorgane verzichten, bleibt fraglich, inwieweit solche Informationen tatsächlich sinnvoll zu einer Haftungsprüfung beitragen können. Weiterhin geben die Verfasser den womöglich unbeabsichtigten Hinweis darauf, dass die in der Vergangenheit erstellten Protokolle im Zusammenhang mit dem Projekt BER selbst von der Flughafengesellschaft als teilweise untauglich angesehen werden, die Dokumentation des Projekts BER durch die Flughafengesellschaft demnach mangelhaft war.

Im Zusammenhang mit den D&O-Versicherungen für die Geschäftsführer Rainer Schwarz und Manfred Körtgen heißt es im Rechenschaftsbericht, dass diese für Schwarz bei der HDI-Gerling, Industrie Versicherung AG abgeschlossen worden sei. Im Anstellungsvertrag von Schwarz vom. 25.01./22.02.2011, mit dem sein seit 2006 bestehendes Arbeitsverhältnis verlängert worden war, heißt es hierzu laut Rechenschaftsbericht:

> *„Der Geschäftsführer ist über die bestehende D&O-Haftpflichtversicherung der Gesellschaft mitversichert. Der Geschäftsführer haftet nur im Rahmen der Versicherung, wobei der Geschäftsführer im Schadensfall einen Selbstbehalt in Höhe von mindestens 10 % des Schadens bis zur Höhe der 1 ½-fachen festen jährlichen Vergütung zu tragen hat. Diese Haftungsgrenze gilt nicht bei Vorsatz.“*[930]

Eine ähnliche Klausel fand sich auch im Anstellungsvertrag von Manfred Körtgen vom 18. August 2008.[931] Der schließlich mit Körtgen ausgehandelte Aufhebungsvertrag sah vor, dass dessen Anstellungsverhältnis zum 30. Juni 2012 beendet wurde.[932]

Planung und Bau des Flughafens waren innerhalb der Projektstruktur dem „Bereich B“ zugeordnet. Zur Charakterisierung dieses Bereichs heißt es im Rechenschaftsbericht:

> *„Der Bereich B ist Bauherr des Flughafens und hat den Status eines Zentralbereichs. Dies bedeutet, es werden übergreifende strategische, planerische, beratende, prüfende oder unterstützende Leistungen erbracht. Er ist ebenfalls für alle Planungs- und Bauangelegenheiten verantwortlich, dies umfasst auch die Kosten- und Terminverantwortlichkeit. Die durch anderen (sic!) Geschäfts- und Servicebereiche in Betriebskonzepten formulierten Anforderungen an die Infrastruktur BBI werden durch den Bereich Planung & Bau BBI auf Kompatibilität geprüft und in den Planungs- und Bauprozess eingebunden. Der Bereich B führt somit alle im Zusammenhang mit dem Projekt BER stehenden Planungs- und Vergabetätigkeiten aus und steuert als Bauherr die Bautätigkeiten.“*[933]

Zuständig für den Projektbereich B auf Geschäftsführerebene war zum Zeitpunkt der Verschiebung der Inbetriebnahme im Jahr 2012 der Geschäftsführer Technik, also Manfred Körtgen. Laut Rechenschaftsbericht trägt der Geschäftsführer Technik

> *„die Verantwortung für den Bereich Planung und Bau BBI, ist disziplinarisch Vorgesetzter des Bereichsleiters B – Planung und Bau BBI und verantwortlich für die*

---

[930] Zit. n. ebd. S. 35
[931] Ebd. S. 36
[932] Ebd. S. 35
[933] Ebd. S. 52

Planung, den Bau und die Finanzierung des Projektes BER. Eingriffe der Geschäftsführung in die Tätigkeiten der ihnen unterstellten Leiter erfolgen bei festzustellenden Ziel- und Budgetabweichungen bzw. bei der Verletzung definierter Qualitätsstandards."[934]

Zur Beauftragung von Drees & Sommer heißt es, dass die 2007 erfolgten Umstellungen in der Projektstruktur ein „Neuaufsetzen" der Prozesse bei Projektmanagement, Planung und Bauvergaben erforderlich gemacht hätten:

„Zur Absicherung der neuen Struktur wurde ein neues Projektmanagementbüro als sog. Construction Manager gesucht, der ein verstärktes Projektmanagement für sämtliche Bereiche des Fluggastterminals übernehmen sollte, insbesondere für die in Aussicht gefassten 7 Teilausschreibungen des Terminals an Teil-GU´s. Die Firma CBP sollte weiterhin für die weiterhin insgesamt inzwischen 17 Teilprojekte außerhalb des Fluggastterminals zuständig sein. Lediglich für das Fluggaststerminal sollte die Projektsteuerung von CBP auf übergreifende Berichtsfunktionen und Schnittstellenbearbeitung zurückgeführt werden. Die Kernaufgaben des Projektmanagements für das Terminal sollte dagegen der neue Construction Manager wahrnehmen."[935]

Das Unternehmen Drees & Sommer wurde schließlich nach einer EU-weiten Ausschreibung am 25. März 2008 beauftragt. Die Beauftragung sollte in mehreren Stufen erfolgen, die erste Stufe sollte bis zum 28. Februar 2009 laufen.[936] Allerdings habe es im Vorfeld der im Construction Management-Vertrag vorgesehenen Anschlussbeauftragung

„erhebliche Reibungsverluste zwischen Mitarbeitern der Firma Drees & Sommer und Beteiligten der FBB-Projektorganisation gegeben. Die in der Projektorganisation der FBB tätigen eigenen Mitarbeiter rügten in umfassender Form Leistungsmängel und Defizite der Firma Drees & Sommer bei der Projektarbeit bzw. bei den Kompetenzen der hierfür abgestellten Mitarbeiter. Drees & Sommer dagegen verlangte eine umfassende Nachbesserung der vertraglichen Bedingungen."[937]

Weiterhin habe Drees & Sommer für die abgelaufene Vertragsstufe einen umfangreichen Nachtrag gestellt und Schadensersatzansprüche bei einer Nichtverlängerung des Vertrages angedroht. Die Flughafengesellschaft habe sich hier erheblich bemüht und Zugeständnisse gemacht.[938] Das Vorhaben, keine Wertungen vornehmen zu wollen, scheint sich bei den Berichterstattern demnach lediglich auf Organe der Flughafengesellschaft zu beschränken. Zu den anfänglichen Leistungen der pg bbi heißt es:

„Die Ausschreibung und Vergabe des Rohbaus erfolgte noch im Wesentlichen auf Basis der Entwurfsplanung des Standes Oktober 2007. Auf dieser Grundlage wurde mit den Rohbauarbeiten im Juli 2008 begonnen. Pg bbi gelang es nicht, die Ausführungsplanungen sukzessive zum Projektfortschritt auszuliefern. Die Ausführungsunterlagen waren zudem in weiten Teilen fehlerhaft. Die

[934] Ebd. S. 57
[935] Ebd. S. 156
[936] Ebd.
[937] Ebd. S. 156f
[938] Ebd. S. 157

> *Nachbesserungen von Planungsarbeiten und die Fortführung der Planung entsprechend den geänderten Projektanforderungen führten zu erheblichen Störungen bei der Abwicklung des Rohbauauftrages, der jedoch hinsichtlich der Kernleistungen im Wesentlichen noch zeitgerecht abgeschlossen werden konnte.“*[939]

Im Jahr 2009 seien Nachlieferungen der TGA-Planung erforderlich gewesen. IGK IGR, welche innerhalb der pg bbi für die Fachplanung zuständig gewesen sei, habe „Ende 2009/Anfang 2010“ den „Überblick verloren und keinerlei Konzepte und Perspektiven mehr für eine Bewältigung der Planungsaufgabe“ gehabt.[940] Nachdem IGK IGR schließlich am 8. Februar 2010 einen Insolvenzantrag gestellt habe, seien die übrigen Gesellschafter der pg bbi – also gmp und JSK – nicht in der Lage gewesen,

> *„die TGA-Planungsleistung konsequent und gesamtheitlich zu steuern, um so eine in sich geschlossene Gesamtplanung zu präsentieren. Sowohl ausführende Unternehmen wie auch Planungs-ARGE hatten Anfang 2010 erhebliche Schwierigkeiten, die TGA-Ausführungsleistungen voranzutreiben und hierfür die notwendigen Vorleistungen beizuschaffen. Der angestrebte Inbetriebnahmetermin im Oktober 2011 geriet in Gefahr.“*[941]

Gemeinsam mit den damals neuen Sicherheitsanforderungen der EU-Verordnung 297/2010, wegen der die so genannten Pavillons am Terminal errichten wurden, lagen laut dem Rechenschaftsbericht „damit zwei voneinander unabhängige Gründe vor, die eine Verschiebung des Fertigstellungstermins von Oktober 2011 auf Juni 2012 erforderlich machten.“[942]

Laut Rechenschaftsbericht sei den Projektbeteiligten „Anfang Mai 2012“ die „abschließende Erkenntnis“ gekommen, dass „eine Inbetriebnahme des Flughafens BER zum 03.06.2012 trotz aller Anstrengungen nicht mehr möglich war.“ Es lasse sich hier differenzieren zwischen einer „zunehmend kritischen Phase im Februar/März/April 2012“, den „Vorgängen zwischen Freitag, dem 04.05.2012, und Dienstag, dem 08.05.2012“ und der „anschließenden Phase bis zur Aufsichtsratssitzung am 16.05.2012“.[943] So seien zu Beginn des Jahres 2012 die Planungsarbeiten der pg bbi „immer noch nicht abgeschlossen“ gewesen, das überarbeitete Brandschutzkonzept habe noch nicht vorgelegen und die abschließenden Entrauchungsmatrizen seien von der pg bbi noch nicht gefertigt gewesen. Als Reaktion habe die pg bbi die Idee der „Mensch-Maschine-Schnittstelle“ als Interimslösung entwickelt.[944] Im Zeitraum von Februar bis April 2012 habe es allerdings eine „Vielzahl von Warnhinweisen im Hinblick auf das mögliche Fehlschlagen der Inbetriebnahme“ gegeben. So habe es Hinweise des TÜV Rheinland gegeben, ein Protokoll der Taskforce Brandschutz, ein Protokoll von hhp berlin sowie zwei Schreiben des Landkreises Dahme-Spreewald.[945] In einem Krisengespräch am 4. Mai 2012 habe die pg bbi bzw. ihr Mitarbeiter Erik Willner einräumen müssen, dass

[939] Ebd. S. 163
[940] Ebd. S. 165
[941] Ebd. S. 165
[942] Ebd.
[943] Ebd. S. 171
[944] Ebd.
[945] Ebd.

> *„die Zeiträume für den Abschluss der sicherheitstechnischen Anlagen erst nach dem Eröffnungstermin lagen und daher die Einhaltung des Inbetriebnahmetermins nicht mehr als gesichert angesehen werden konnte. Die pg bbi verweigerte schließlich am 07.05.2012 die Unterschrift unter die Fertigstellungsbescheinigung als Voraussetzung für die abschließende Bewertung der vorläufigen Betriebsfähigkeit durch den Landkreis Dahme-Spreewald.“*[946]

Zum Vorgang der Kündigung der pg bbi heißt es im Rechenschaftsbericht der Flughafengesellschaft:

> *„Am 18.05.2012 fand ein Gespräch zwischen Hr. Korkhaus und Hr. Paap statt, in welchem dieser für die pg bbi unter Hinweis auf den gestörten Planungsablauf eine weitere finanzielle Forderung in Höhe von 164 Mio. €, zzgl. Auszahlung der Einbehalte geltend machte.*
> *Die FBB hatte zum damaligen Zeitpunkt abzuwägen, ob angesichts der erheblichen Qualitätsdefizite bei den Planungsleistungen, sowie dem Vertrauensverlust zwischen pg bbi und allen auszuführenden (sic!) Firmen sowie der Genehmigungsbehörde eine weitere Beschäftigung ernsthaft in Betracht kam. Hierbei musste auch berücksichtigt werden, dass in der Vergangenheit im Aufsichtsrat durch Hr. Paap unterschiedliche Einschätzungen zu Terminszenarien verlautbart worden waren.*
> *Die Projektleitung untersuchte daher zum damaligen Zeitpunkt Alternativszenarien, insbesondere die Weiterarbeit mit als zuverlässig angesehenen Nachunternehmern der Firma pg bbi (im Kündigungsfall). In der Projektleitung herrschte die Auffassung vor, durch Weiterbeschäftigung von Nachunternehmern der pg bbi und zusätzlich gebundenen Planungsbüros eine leistungsfähigere Planungseinheit zu schaffen.*
> *In einem letzten Klärungsgespräch, das zur Verhandlung/Abwendung der Kündigung am 22.05.2012 unter Beteiligung der Geschäftsführung der pg bbi und der Geschäftsführung der FBB geführt wurde, präsentierte die pg bbi eine Abrechnung für den Fall einer einvernehmlichen Vertragsaufhebung, wonach noch ein Resthonorar von insgesamt 36.977.902,08 € offen stünde. Auszuzahlende Sicherheitseinbehalte in Höhe von 6 Mio. € seien noch hinzuzurechnen. Zudem fielen sogenannte Demobilisierungskosten von rund 20,9 Mio. € an.*
> *Angesichts dieser Haltung sahen die Vertreter der FBB keine Möglichkeit mehr, die pg bbi weiter zu beschäftigen. Die FBB kündigte daraufhin unter dem 23.05.2012 den bestehenden Generalplanungsvertrag der pg bbi.“*[947]

Der Aufsichtsrat hatte in seiner Sitzung am 16. Mai 2012 bereits die Auflösung der mit der pg bbi geschlossenen Verträge beschlossen. Warum danach noch Verhandlungen stattgefunden hatten und wie ernsthaft diese von der Flughafengesellschaft vor diesem Hintergrund geführt wurden, ist fraglich. Im Nachgang der Kündigung der pg bbi versuchte die Flughafengesellschaft Verträge mit einzelnen Planungsbüros abzuschließen. Zu den Problemen, die sich in diesem Zusammenhang auftaten, heißt es im Rechenschaftsbericht:

> *„Eine Vielzahl von Planern war allerdings nicht bereit, eine werkvertragliche Erfolgshaftung zu übernehmen und verlangte eine ‚Einstiegshonorierung’ zum Ausgleich dafür, dass die gekündigte pg bbi dem betroffenen Planungsbüro eine Vergütung für angeblich bereits erbrachte Leistungen noch schuldig geblieben sei.*

[946] Ebd. S. 172
[947] Ebd. S. 172f

Ferner sollten die vertraglichen Beziehungen angesichts noch ungeklärter Budgetfragen gestuft und teilweise zeitlich begrenzt werden."[948]

Im Zusammenhang mit den Sitzungen der Taskforce Brandschutz heißt es im Rechenschaftsbericht, dass der damalige Geschäftsführer Rainer Schwarz über die Ergebnisse der Sitzungen informiert worden sei.[949] Gleiches gilt für den Technischen Geschäftsführer Manfred Körtgen: Am 9. Mai 2012 wandte sich das zuständige Bauordnungsamt des Landkreises Dahme-Spreewald mit einem Schreiben an diesen. Bezüglich eines neuen Inbetriebnahmetermins stellte die Behörde klar, dass ein „[…] weiterer Antrag, der die Nutzung des Terminals mit Interimsmaßnahmen wie zum Beispiel die Mensch-Maschine-Schnittstelle beinhaltet, […] nicht zum Erfolg führen" werde.[950]

Das Gutachten vom Ernst & Young wurde laut Rechenschaftsbericht am 18. Mai 2012 von Hans-Joachim Paap an Joachim Korkhaus übergeben. Im Anschluss soll es auch der damaligen Geschäftsführung zur Kenntnis gelangt sein.[951]

b. Prüfung des Rechenschaftsberichts durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG

Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG wurde am 30. Januar 2013 mit der Prüfung des von der Flughafengesellschaft vorgelegten Rechenschaftsberichts beauftragt.[952] Ansprechpartner der KPMG war hierbei der Finanz- und Prüfungsausschuss des Aufsichtsrates. Mitgliedern dieses Ausschusses wurde von der KPMG an mehreren Terminen über Zwischenergebnisse ihrer Prüfung berichtet.[953] In der zum Vertrag zwischen der Flughafengesellschaft und der KPMG vom 30. Januar 2013 gehörenden Leistungsbeschreibung heißt es zum Leistungsgegenstand:

„Die Vollständigkeit und Plausibilität des Rechenschaftsberichts soll durch den Auftragnehmer (Wirtschaftsprüfungsgesellschaft) geprüft werden. Diese Beurteilung der Vollständigkeit und Plausibilität soll dabei auf Basis des von FBB zur Verfügung gestellten Rechenschaftsberichts inkl. Anlagen, etwaiger vom Auftragnehmer als erforderlich erachteter Interviews mit Projektbeteiligten als auch der umfangreichen elektronischen Datenbibliothek (Basis für Erstellung des Rechenschaftsberichts) und eigener Recherchen und Befragungen erfolgen. [...] Nach abschließender Beurteilung durch den Auftragnehmer erfolgt die Vorlage des validierten Berichts an eine externe Rechtsanwaltskanzlei, die auf dieser Grundlage eine denkbare Haftung der Mitglieder von Geschäftsführung und Aufsichtsrat der FBB nach § 43 GmbHG beziehungsweise § 116 AktG. i. V. m. § 1 Nr. 3 Dritttelbeteiligungsgesetz prüfen soll. Die juristische Prüfung etwaiger Haftungstatbestände ist nicht Gegenstand der Leistung."[954]

---

[948] Ebd. S. 174
[949] Ebd. S. 265
[950] Zit. n. ebd. S. 338
[951] Ebd. S. 341
[952] KPMG, Prüfbericht und Anlage 2: Empfehlungen zu erweiterten Prüfungshandlungen im Rechenschaftsbericht. Klärung der Haftungsfrage v. 1. März 2013, SenInn 11, Bl. 208
[953] Ebd. Bl. 209
[954] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Umsetzung des Beschlusses des Aufsichtsrats der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH vom 07.12.2012 – Klärung der Haftungsfrage – Leistungsbeschreibung, FBB 548, Bl. 17

Die Prüfung fand laut Bericht zwischen dem 4. und dem 28. Februar 2013 in den Räumen der Flughafengesellschaft statt.[955] Bereits am 7. Februar 2013 wies die KPMG gegenüber den Mitgliedern des Finanz- und Prüfungsausschusses darauf hin, dass „sich die vorgefundenen Rahmenbedingungen wesentlich von dem im Rahmen der Beauftragung zugrunde Gelegtem unterschieden haben."[956] Als „Abweichungen" nennt die KPMG in ihrem Prüfbericht beispielsweise, dass in der Leistungsbeschreibung u. a. von einer „Ursachenanalyse" und eine „Zusammenfassung wesentlicher Ursachenzusammenhänge bzgl. der Verschiebungen" als Grundlagen für den Prüfbericht ausgegangen werden sollte. Im Rechenschaftsbericht der Flughafengesellschaft habe allerdings „[k]eine ursachenorientierte Analyse" stattgefunden, auch enthielte er keine „systematische Darstellung der Gründe der Verschiebungen".[957] Es seien zudem ausschließlich „finale Dokumente" im Rechenschaftsbericht berücksichtigt worden, „Arbeitsstände oder interne Abstimmungen und Kommunikation" seien nicht berücksichtigt worden.[958] Weiterhin merkt KPMG an: „Keine Berücksichtigung von Informationen die ggf. unter dem Gesichtspunkt des Organisationsverschuldens den Organen (Geschäftsführung und Aufsichtsrat) hätten bekannt sein können."[959] Zusammenfassend beschreibt KPMG den von der Flughafengesellschaft vorgelegten Rechenschaftsbericht wie folgt: Dieser sei

> *„nicht – wie in der Leistungsbeschreibung dargestellt – ursachenorientiert aufbereitet. Die Autoren hatten stattdessen einen zeitlich zunächst einmal rückwärts und dann wieder zeitlich nach vorne gerichteten Aufbau gewählt. Ausgangspunkt der Darstellung im Rechenschaftsbericht sind die jeweiligen Beschlüsse des Aufsichtsrats zu den Verschiebungen der Inbetriebnahme des BER in den entsprechenden Aufsichtsratssitzungen vom 16. Mai und 7. September 2012. Ausgehend von diesem Zeitpunkt werden die zugrundeliegenden, durch Dokumente belegten Erkenntnisse der Organe dargestellt. Es wurden dabei nur jene Dokumente im Rechenschaftsbericht erwähnt, die offiziell verabschiedet oder über das Gremienmanagement abgestimmt versandt wurden. Vorversionen oder Korrekturen der jeweiligen Dokumente wurden ebenso wenig betrachtet, wie etwaige Dokumentationen, die nicht offiziell in den Gremienprotokollen referenziert wurden. Wesentliche zusätzliche Datenquellen (wie z. B. ProDataS, ConManS, sensible Post) wurden für die Erstellung des Rechenschaftsberichtes nicht herangezogen. [...] Zusätzlich wurde sowohl der Betrachtungszeitraum als auch der Gegenstand der Betrachtung in einem Maße eingeschränkt, dass eine Aussage über die Vollständigkeit und Plausibilität der dargestellten Ursachen und Sachverhalte nicht möglich war."*[960]

Laut Prüfbericht der KPMG hatten die Autoren des Rechenschaftsberichts der Flughafengesellschaft einen

> *„elektronischen Datenpool erstellt, der eine Auswahl von Dokumenten aus der mehrjährigen Projektdokumentation des Gesamtprojekts enthält (sogenannte ‚Dokumentenbibliothek'). Die Dokumentenbibliothek wurde auskunftsgemäß*

---

[955] KPMG, Prüfbericht und Anlage 2: Empfehlungen zu erweiterten Prüfungshandlungen im Rechenschaftsbericht. Klärung der Haftungsfrage v. 1. März 2013, SenInn 11, Bl. 213
[956] Ebd. Bl. 210
[957] Ebd. Bl. 210
[958] Ebd.
[959] Ebd.
[960] Ebd. Bl. 211f

> *ausgehend von einer CD mit Daten der FBB durch Unterlagenanforderungen von Kapellmann und PwC sukzessive erweitert.“*[961]

Die sogenannte Dokumentenbibliothek sei der KPMG am 31. Januar 2013 durch PWC zur Verfügung gestellt worden.[962] Diese Dokumentenbibliothek versuchte die Piratenfraktion als Beweismittel in den Untersuchungsausschuss einzuführen, der einen entsprechenden Beweisantrag beschloss. Allerdings teilte die Flughafengesellschaft per E-Mail an das Ausschussbüro am 3. Dezember 2015 mit, dass eine wie im Beweisbeschluss benannte Dokumentenbibliothek nicht bei ihr vorhanden sei. Gleiches teilte die Flughafengesellschaft in einem Übersendungsschreiben vom 17. Dezember 2015 mit. U. E. erscheint es höchst fragwürdig, dass eigens für eine Haftungsprüfung erstelltes Material, welches im Zweifelsfall in einer rechtlichen Auseinandersetzung mit den Haftenden herangezogen werden musste, der Flughafengesellschaft nicht vorgelegen haben soll. Entweder verfügt das Unternehmen über kein angemessenes Ablagesystem oder der Untersuchungsausschuss wurde in diesem Fall falsch informiert.

Der ehemalige Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Rainer Schwarz stand der KPMG im Zusammenhang mit ihrem Prüfauftrag für ein Gespräch zur Verfügung, auch wenn sich das von Schwarz genannte Datum „außerhalb des Leistungszeitraums der Leistungsbeschreibung“ bewegte. „Der ehemalige Geschäftsführer Technik/Betrieb der FBB, Dr. Manfred Körtgen, lehnte die über die FBB gestellte Gesprächsanfrage ohne Angaben von Gründen ab.“[963]

Wenn auch in etwas vorsichtiger Formulierung so doch klar in der Aussage stellten die Prüfer der KPMG den Rechenschaftsbericht der Flughafengesellschaft in seiner Gänze in Frage:

> *„In dieser seitens der Verfasser des Rechenschaftsberichts gewählten Beschränkung des Betrachtungszeitraums zeigt sich nach unserer Auffassung auch das generelle Dilemma des Rechenschaftsberichts. Auf Basis dieses Berichts soll eine rechtliche Klärung u. a. der Haftung der Geschäftsführer gegenüber der FBB erfolgen, also der Personen, die den Bericht verfassen. Es fragt sich daher, wie neutral ein solcher Rechenschaftsbericht sein kann, bei dem der Sachverhalt gerade von denjenigen zusammengestellt wird, die einer möglichen Haftung unterliegen. Diese Frage betrifft sodann auch die Wahrnehmung der Aufsichtsfunktion durch den Aufsichtsrat, die ebenfalls von der extern zu beauftragenden Rechtsanwaltskanzlei zu beurteilen sein soll. Stellt nämlich der Rechenschaftsbericht den Sachverhalt schon nicht vollständig, objektiv und ausgewogen dar, stellt sich die weitere Frage, inwieweit der Aufsichtsrat auf dieser Basis Ansprüche der Gesellschaft gegenüber den Geschäftsführern prüfen kann.*[964]
> [...]
> *Ferner wird durch die Beschränkung der Betrachtung auf die formellen Gremien und deren Berichtswesen keine ausreichende Basis für die rechtliche Würdigung gelegt, da dies eine Betrachtung vom Ergebnis her darstellt. Ob die implementierten Strukturen im Hinblick auf eine verantwortungsvolle Unternehmensführung und –kontrolle*

---

[961] Ebd. Bl. 214
[962] Ebd.
[963] Ebd. Bl. 215
[964] Ebd. Bl. 219

ausreichend sind, lässt sich auf Grundlage der im Rechenschaftsbericht enthaltenen Darstellungen nicht abschließend beurteilen.[965]
[...]
Schließlich kommt es für die Beurteilung der Haftungsfrage darauf an, ob die Geschäftsführung das Projekt BER so organisiert hat, dass sie auf der Grundlage angemessener Information unternehmerische Entscheidungen treffen konnte. Ob diese Grundlage für den Informationsfluss zum einen geschaffen und zum anderen gelebt wurde, ist auf Basis des Rechenschaftsberichts nicht erkennbar. Die Frage, welche Informationen mit Relevanz für die Terminverschiebungen der Inbetriebnahme der Geschäftsführern zu welchem Zeitpunkt vorlagen bzw. ihnen hätten vorliegen können, ist angesichts der bisherigen Darstellung nicht beurteilbar- Gleiches gilt für die Beurteilung, ob der Aufsichtsrat durch die geschaffenen und gelebten Strukturen in die Lage versetzt wurde, seiner Aufsichtsfunktion ordnungsgemäß nachzukommen."[966]

Die Ergebnisse ihres Prüfberichts wurden von KPMG in der Sitzung des Finanzausschusses des Aufsichtsrates am 6. März 2013 vorgestellt. Aus Sicht der KMPG sei hierzu festzuhalten, dass die Einschränkung des Berichtszeitraumes zu einer „verkürzten Darstellung" sowie zu einer „Verringerung der Aussagekraft" führe. „Die Einschränkung des Betrachtungszeitraumes ab dem 01. Januar 2011 wird mit der bis einschließlich zum 31. Dezember 2010 erteilten Entlastung von Geschäftsführung und Aufsichtsrat begründet."[967] Der Vorsitzende des Ausschusses Helmuth Markov wies laut Protokoll darauf hin, dass „diese Einschränkung nicht durch den Aufsichtsrat vorgenommen worden sei."[968] Auch thematisierten die Vertreter der KPMG die Neutralität des von der Flughafengesellschaft erstellten Rechenschaftsberichtes „vor dem Hintergrund, dass die Zusammenstellung der Sachverhalte durch diejenigen (Geschäftsführung) erfolgt, die einer möglichen Haftung unterliegen."[969]

KPMG erläuterte seine Prüfungsergebnisse ebenfalls in der Sitzung des Aufsichtsrats am 8. März 2013. Dabei wurde von Mitgliedern des Aufsichtsrats kritisiert, „dass der der Berichterstattung zugrundeliegende Prüfbericht nicht allen Aufsichtsratsmitgliedern vor der Sitzung zugestellt wurde."[970] Aus Sicht der KPMG-Berichterstatter sei folgendes festzuhalten, wie aus dem Protokoll der Aufsichtsratssitzung hervorgeht:

- *„Einschränkungen des Betrachtungszeitraums führt (sic!) zu verkürzter Darstellung (Umfang) und Verringerung der Aussagekraft (Klarheit, Genauigkeit, Kontext, Ausgewogenheit) Die Einschränkung des Betrachtungszeitraumes ab dem 01. Januar 2011 wird mit der bis einschließlich zum 31. Dezember 2010 erteilten Entlastung von Geschäftsführung und Aufsichtsrat begründet.*
- *Neutralität des Rechenschaftsberichtes vor dem Hintergrund, dass die Zusammenstellung der Sachverhalte durch diejenigen (Geschäftsführung) erfolgt, die einer möglichen Haftung unterliegen.*

[965] Ebd. Bl. 220
[966] Ebd. Bl. 221
[967] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Niederschrift über die 83. A. o. Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses des Aufsichtsrates am 6. März 2013, FBB 553, Bl. 113
[968] Ebd.
[969] Ebd.
[970] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Niederschrift über die 113 (a. o.) Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 8. März 2013, FBB 526 o. P.

- *Im Ergebnis der Prüfung ist anhand einer To Do Liste die zur Schaffung einer Grundlage für Haftungsprüfung noch zu klärende Fragen und Prüfungshandlungen herausgearbeitet worden. Diese ist im Ergebnis der vorangegangenen Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses mit einer weiteren Priorisierung versehen worden.*“[971]

Im Anschluss an die Vorstellung er Prüfergebnisse fasste der Aufsichtsrat den Beschluss, dass die Geschäftsführung den Rechenschaftsbericht „auf Grudlage der priorisierten Risikoliste mit der KPMG rechtzeitig vervollständigen“ solle.[972]

c. Das Haftungsgutachten der Kanzlei Hengeler Mueller

Der Senat antwortete auf eine parlamentarische Anfrage im August 2013, dass, sollten der Flughafengesellschaft durch Pflichtverletzungen der Geschäftsführer Schäden entstanden sein, diese auf Schadensersatz in Anspruch genommen werden sollten. Die Aufgabenstellung der Kanzlei Hengeler Mueller bzgl. der Haftungsprüfung lautete nach Angaben des Senats:

> *„Besteht auf Grundlage des Rechenschaftsberichts und der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft eine hinreichende Aussicht auf eine Haftung und eine mögliche erfolgreiche Durchsetzung von Schadensersatzansprüchen gegen vormalige und tätige Geschäftsführer und Aufsichtsräte der FBB anlässlich der Verschiebung des Inbetriebnahmetermins BER vom 03.06.2012 auf den 07.03.2013 und vom 17.03.2013 auf den 27.10.2013 nach den Vorschriften über die Haftung der Unternehmensorgane, § 43 GmbHG beziehungsweise § 1 Abs. 1 Nr. 3 Drittelbeteiligungsgesetz in Verbindung mit § 116 Aktiengesetz?“*[973]

In der Sitzung des Finanzausschusses des Aufsichtsrats am 10. April 2013 wurde berichtet, dass die Flughafengesellschaft am 25. März 2013 den Auftrag an die Kanzlei Hengeler Mueller erteilt habe. Die Gesellschafter stimmten der Beauftragung am 28. März 2013 zu. Am Ablauf der Beauftragung wurde seitens der Gesellschafter Berlin und Brandenburg sowie des Vorsitzenden des Ausschusses Helmuth Markov Kritik geübt:

> *„Der Vorsitzende, Frau Dr. Sudhof und Herr Werner kritisieren die Abweichung von den durch Gesellschaftern (sic!) und Aufsichtsrat festgelegten Prozessen, insbesondere zur Entscheidung über die Auftragsvergabe an die Rechtsanwaltskanzlei. Herr Dr. Mehdorn erklärt, dass die durch die FBB gewählte Vorgehensweise dem Auftrag des Aufsichtsrats an die Geschäftsführung entsprochen habe, bis zum 08. Mai 2013 die Prüfung durch die Rechtsanwälte abschließen zu können.“*[974]

Einem Vermerk aus der Senatsinnenverwaltung, der zur Vorbereitung von Frank Henkel für die Aufsichtsratssitzung am 12. April 2013 angefertigt worden war, ist zur Beauftragung der Rechtsanwaltskanzlei Hengeler Mueller folgendes zu entnehmen:

---

[971] Ebd.
[972] Ebd.
[973] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/12465
[974] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Niederschrift über die Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses des Aufsichtsrates am 10. April 2013, FBB 553, Bl. 119

> *„Problematisch ist, dass die FBB den Zuschlag an die Rechtsanwaltskanzlei erteilt hat, ohne zuvor die Gesellschafter ausreichend einzubinden. Es handelt sich um einen massiven Regelverstoß seitens der FBB. Die Gesellschafter sind entsprechend verärgert. Die FBB argumentiert, dass nur durch die erfolgte schnelle Auswahl der selbst gesetzte Termin (08.05.2013) der Berichterstattung zu den Haftungsfragen gehalten werden kann. Darüber hinaus hat nach der Angebotsaufforderung an zwei Rechtsanwaltskanzleien lediglich eine Rechtsanwaltskanzlei ein Angebot gegenüber der FBB abgegeben.“*[975]

Die Rechtsanwaltskanzlei Hengeler Mueller bekam am 25. März 2013 den Zuschlag für einen Prüfauftrag. Bereits am 3. April 2013 fand ein Gespräch mit KPMG statt, in welchem die Empfehlungen von KPMG bzgl. des Rechenschaftsberichts besprochen wurden.[976]

Zu den Pflichtverletzungen der Geschäftsführung heißt es im Gutachten:

> *„dass deutliche Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die Geschäftsführung die Entscheidung für die zweite Verschiebung deutlich zu spät getroffen hat. Ab Ende 2011, spätestens ab Ende Januar 2012 lagen der Geschäftsführung eindeutige Informationen zu erheblichen Mängeln, Verzügen und Problemen in einer Reihe – regelmäßig wesentlicher – Bereiche vor, die für die Einhaltung des Eröffnungstermins und eine ordnungsgemäße Inbetriebnahme relevant waren. Dennoch hat die Geschäftsführung den Termin zu keiner Zeit hinterfragt und die Verschiebung erst in ihre Betrachtung einbezogen, als dies im Mai 2012 unausweichlich wurde [.]“ – „Wesentliche Informationen wurden dem Aufsichtsrat nicht zur Kenntnis gebracht. Die Berichterstattung an den Aufsichtsrat erscheint in Anbetracht der Bedeutung der Angelegenheit und der der Geschäftsführung bekannten Probleme und Risiken unzureichend [.]“*[977]

Das Gutachten der Kanzlei Hengeler Mueller wurde in der Sitzung des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft 12. Juni 2013 behandelt. Im Anschluss daran wurde auf Vorschlag des damaligen Aufsichtsratsvorsitzenden Matthias Platzeck ein Beschluss gefasst, der u. a. vorsieht, den Anstellungsvertrag des vormaligen Geschäftsführers Rainer Schwarz „aus wichtigem Grund gemäß § 626 BGB“ fristlos zu kündigen. Sofern der Flughafengesellschaft durch die im Gutachten von Hengeler Mueller festgestellten Pflichtverletzungen Schäden entstehen, „sollen die ehemaligen Geschäftsführer, Herr Dr. Manfred Körtgen, Herr Prof. Dr. Rainer Schwarz, auf Ersatz in Anspruch genommen werden. Der Aufsichtsratsvorsitzende wurde zudem beauftragt, die fristlose Kündigung gegenüber Schwarz zu erklären.[978] Schwarz persönlich wurde allerdings nicht in Anspruch genommen, seine Versicherung, die von der Flughafengesellschaft vormals abgeschlossen worden war, regulierte die von der Flughafengesellschaft gestellten Ansprüche. [979]

---

[975] Vermerk SenInnSport ZS B 3 Ti v. 10.04.2013, SenInn 12, Bl. 2f
[976] Vermerk SenInnSport ZS B 3 Ti v. 10.04.2013, SenInn 12, Bl. 17
[977] Hengeler Mueller, Rechtsgutachtung zu möglichen Haftungstatbeständen und den Aussichten einer erfolgreichen Durchsetzung von Schadensersatzansprüchen gegen vormalige und derzeitige Geschäftsführer der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, SenFin 18, S. 120
[978] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Niederschrift über die 116. Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 12. Juni 2013, S. 4, FBB 526 o. P.
[979] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/17389

Zu dem von der Kanzlei Hengeler Mueller vorgelegten Haftungsgutachten stellt der Landesrechnungshof Brandenburg fest, dass dieses eine „eingeschränkte Reichweite und Aussagekraft“[980] besitze. Zu dieser Schlussfolgerung kommt die Behörde u. a. weil der „zugrunde gelegte Sachverhalt im Einflussbereich nicht neutraler Personen erarbeitet bzw. geprüft wurde“.[981] Der Rechenschaftsbericht sei „im Einflussbereich eines damaligen FBB-Geschäftsführers erstellt [worden], dessen Handeln im Zusammenhang mit einer der Inbetriebnahmeverschiebungen zu untersuchen war“.[982] Weiterhin hätten der Untersuchung keine „Darstellungen zur Reaktion der Aufsichtsratsmitglieder auf kritische Projektereignisse“ zugrunde gelegen. Damit habe es an einer entscheidenden „Grundlage für die Beurteilung etwaiger Pflichtverletzungen“ gemangelt.

> *„Die Rechtsanwaltskanzlei stützte sich deshalb bei ihren Bewertungen hinsichtlich der Verantwortlichkeit des Aufsichtsrats wesentlich auf Gespräche, die sie mit wenigen Aufsichtsratsmitgliedern führte, d. h. auf deren unbelegte Erinnerungen.“*[983]

Zusammenfassend merkt der Landesrechnungshof Brandenburg zum Vorgang der von der Flughafengesellschaft initiierten Haftungsprüfung für Mitglieder der Geschäftsführung und des Aufsichtsrats an:

> *„Insgesamt stellte das Haftungsprüfungsverfahren in Konzeption, Durchführung und Ergebnis keine geeignete Grundlage für eine umfassende und objektive Beurteilung von Pflichtverletzungen der FBB-Organmitglieder dar. Zu zahlreich und bedeutend waren die formalen, aber auch inhaltliche Mängel. [...] Vor dem Hintergrund seiner Feststellungen bestehen für den LRH Zweifel, ob eine erneute Prüfung der Haftung der Aufsichtsratsmitglieder zu denselben Ergebnissen wie die damalige Prüfung kommen würde.“*[984]

Die gesamte Konzeption der Haftungsprüfung samt den vorausgegangenen Gutachten und Berichten beurteilt der Landesrechnungshof äußerst kritisch. So sei nicht ausgeschlossen gewesen, dass „von der Haftungsprüfung betroffene Akteure weitreichenden Einfluss auf Umfang und Darstellung des maßgeblichen Sachverhalts nehmen“ konnten,

> *„der die Grundlage für die Prüfung etwaiger Haftungsansprüche bildete. So sollte der Rechenschaftsbericht im Einflussbereich des neuen technischen FBB-Geschäftsführers entstehen, dessen Handeln im Zusammenhang mit der Inbetriebnahmeverschieben vom 17.03.2013 auf den 27.10.2013 zu untersuchen war. Vor allem aber war davon auszugehen, dass leitende FBB-Mitarbeiter, deren Handlungen relevant für die Beurteilung von Pflichtverletzungen insbesondere früherer Geschäftsführer waren, an der Zusammenstellung der Fakten im Rechenschaftsbericht mitwirken würden. Der Aufsichtsrat wiederum hätte durch Auswahl und Steuerung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Einfluss auf die Prüfung des Rechenschaftsberichts nehmen können. […] Mit Blick darauf konnten Objektivität, Vollständigkeit und Wahrheit der inhaltlichen Grundlagen für die darauf aufbauende rechtliche*

[980] Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung v. 10.07.2015, S. 36
[981] Ebd.
[982] Ebd.
[983] Ebd. S. 37
[984] Ebd. S. 38

> *Bewertung durch die Rechtsanwaltskanzlei von vorneherein nicht als gesichert gelten.“*[985]

Laut einer vom Landesrechnungshof Brandenburg wiedergegebenen Passage aus dem Haftungsgutachten von Hengeler Mueller

> *„bestünden deutliche Anhaltspunkte dafür, dass die Geschäftsführung die Entscheidung für die Verschiebung des Inbetriebnahmetermins 03.06.2012 deutlich zu spät traf. Spätestens seit dem Jahreswechsel 2011/2012 sei das weitere Festhalten an dem Termin pflichtwidrig gewesen. Auch bestünden zumindest erhebliche Anhaltspunkte dafür, dass die Geschäftsführung den Aufsichtsrat seit Ende 2011 nicht zutreffend und vollständig über die ihr bekannten Probleme und Verzüge sowie über die erheblichen Risiken der Einhaltung des 03.06.2012 informiert hat.“*[986]

Auch wenn nach Ansicht von Hengeler Mueller die Mitglieder des Aufsichtsrats ihrer Sorgfaltspflicht bei der Überwachung der Geschäftsführer „noch genügt“ hätten sei, so wird die Aussage der Kanzlei vom Landesrechnungshof wiedergegeben, nicht auszuschließen, dass „ein mit dem Sachverhalt befasstes Gericht ein pflichtwidriges Verhalten bejahen könnte“.[987] Im Ergebnis hält der Landesrechnungshof Brandenburg zum Vorgang der Haftungsprüfung fest, dass das gesamte Verfahren „in Konzeption, Durchführung und Ergebnis keine geeignete Grundlage für eine umfassende und objektive Beurteilung von Pflichtverletzungen der FBB-Organmitglieder darstellte.“[988] Es bestünden Zweifel, ob eine sachgemäße Prüfung der Haftung der Aufsichtsratsmitglieder zu denselben Ergebnissen kommen würde.[989]

Als die Mitteilung des Landesrechnungshofs Brandenburg Anfang des Jahres 2016 öffentlich zugänglich gemacht wurde, brachte die Piratenfraktion in diesem Zusammenhang einen Antrag ins Parlament ein, der eine erneute Prüfung der Haftung von Geschäftsführen und Aufsichtsratsmitgliedern zum Ziel hatte.[990] Der Antrag wurde mit der Mehrheit der Fraktionen von SPD und CDU abgelehnt.[991]

---

[985] Ebd. S. 289f
[986] Ebd. S. 322
[987] Ebd. S. 322
[988] Ebd. S. 339
[989] Ebd. S. 340
[990] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/2717
[991] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Plenarprotokoll 17/76, S. 7901

XVI. Das Versagen des Aufsichtsrats

1. Aufgabenstellung der vom Land Berlin entsandten Aufsichtsratsmitglieder

Laut den von der Senatsverwaltung für Finanzen erstellten „Hinweisen für Beteiligungen des Landes Berlin an Unternehmen“ soll sich das Land an bestehenden oder zu gründenden Unternehmen unmittelbar oder mittelbar beteiligen, „wenn ein wichtiges Interesse Berlins vorliegt und sich der von Berlin angestrebte Zweck nicht besser und wirtschaftlicher auf andere Weise erreichen lässt.“[992] Dabei liege ein wichtiges Interesse an einer Beteiligung vor, „wenn hierdurch bedeutsame Aufgaben des Landes erfüllt werden […]“.[993] Dabei gelten die haushaltsrechtlichen Grundsätze, „insbesondere der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit“. Berlin kann als Gesellschafter auf die beteiligten Unternehmen über den Aufsichtsrat oder in einem entsprechenden Aufsichtsorgan einen angemessenen Einfluss nehmen.[994] Dieser Einfluss soll „insbesondere dem Zweck, der Höhe und der Bedeutung der Beteiligung angemessen sein; er ist zudem über die zustimmungspflichtigen Geschäfte festzulegen.“[995] So kann der Aufsichtsrat Geschäftsanweisungen an die Geschäftsführung erteilen, um die Kontrolle zu erleichtern und kann z. B. in der Satzung „zustimmungsbedürftige Geschäfte sowie die Befugnisse des Aufsichtsrats, Geschäfte an seine Zustimmung binden zu können“, festlegen.[996] Weiterhin heißt es in den Hinweisen der Senatsverwaltung für Finanzen:

> *„Neben einem der Beteiligungsquote entsprechenden Stimmanteil in der Gesellschafterversammlung ist insbesondere auch eine angemessene Vertretung im Aufsichtsrat, seinen Ausschüssen oder in einem entsprechendes Aufsichtsorgan geboten. Bei einer Änderung der Beteiligungsverhältnisse ist auf die Anpassung des Einflusses des Landes Berlin zu achten.“*[997]

Zu den originären Aufgaben des Gesellschafters gehört es, „sich stets ein treffendes Bild von der Verfassung des Unternehmens zu machen“ und „sich nicht allein auf die Zuständigkeit der anderen Unternehmensorgane zu berufen.“ Der Gesellschafter hat im Zweifelsfall „Maßnahmen der Gegensteuerung“ mit den anderen Organen der Gesellschaft zu entwickeln.[998]

Die Mitglieder es Aufsichtsrats

> *„haben bei ihrer Tätigkeit auch die besonderen Interessen Berlins zu berücksichtigen; Dienstkräfte in Gesellschafterversammlungen haben nach den ihnen erteilten Weisungen zu verfahren. Sie sind in geeigneter Form schriftlich darauf hinzuweisen. Die Organmitglieder sollen sich vor wichtigen Entscheidungen über eine einheitliche Auffassung verständigen […]“*[999]

---

[992] Senatsverwaltung für Finanzen, Hinweise für Beteiligungen des Landes Berlin an Unternehmen, Beschluss des Senats von Berlin vom 17. Februar 2009, SenFin 1, Bl. 7
[993] Ebd.
[994] Ebd.
[995] Ebd. Bl. 8
[996] Ebd. Bl. 16 f
[997] Ebd. Bl. 8
[998] Ebd. Bl. 11
[999] Ebd. Bl. 12

Wie wir sehen werden, hat diese Bildung einer einheitlichen Auffassung der von Berlin entsandten Aufsichtsratsmitglieder im Fall der Flughafengesellschaft nicht immer stattgefunden. Der Gesellschafter kann potentielle Aufsichtsratsmitglieder in der Gesellschafterversammlung wählen und in den Aufsichtsrat entsenden. In der Anlage zu den Hinweisen sind wiederum „Hinweise für die Berufung von Mitgliedern der Überwachungsorgane“ angeführt. Für die Auswahl der zu entsendenden Aufsichtsratsmitglieder gelten demnach bestimmte Berufungsrichtlinien bei Neuberufungen und Wiederwahlen. So müssen diese Personen

> *„hinsichtlich ihrer beruflichen Beanspruchung, ihrer Kenntnisse und ihrer Erfahrungen geeignet und in der Lage sein, die ihnen zu übertragenden Aufgaben verantwortlich wahrnehmen zu können. Soweit es um den Aufsichtsrat eines Unternehmens geht, das Erklärungen zum Berliner Corporate Governance Kodex abgibt, sollte sichergestellt werden, dass wenigstens ein Aufsichtsratsmitglied über vertiefte Kenntnisse im Bereich Finanz- und Rechnungswesen verfügt.“* [1000]

Das so genannte Merkblatt für Aufsichtsratsmitglieder der Senatsverwaltung für Finanzen verpflichtet die berufenen Aufsichtsratsmitglieder, „auf in ihrer Person liegende Gründe hinzuweisen, die einer Bestellung oder Wiederbestellung entgegenstehen könnten.“[1001] Für die Mitglieder des Senats, die in den Aufsichtsrat bestellt werden, gibt die Senatsverwaltung für Finanzen ein „Muster zur Bestellung von Mitgliedern in Überwachungsorganen“ vor. In diesem werden Mitglieder des Senats verpflichtet bei ihrer

> *„Tätigkeit in einem Überwachungsorgan oder sonstigen Gremium eines Unternehmens […] [die] gezahlten Vergütungen unverzüglich nach Ablauf eines Kalenderjahres an das Land abzuführen, soweit sie den zulässigen Pauschalbetrag gemäß § 6 der Verordnung über die Nebentätigkeit der Beamten übersteigen. Mitglieder des Senates dürfen über die Vergütung für die Organtätigkeit hinaus keine finanziellen Vorteile aus ihrer Organtätigkeit in Anspruch nehmen.“*[1002]

Laut Merkblatt der Senatsverwaltung für Finanzen müssen die berufenen Aufsichtsratsmitglieder über „Mindestkenntnisse und -fähigkeiten verfügen, die es braucht, um alle normalerweise anfallenden Geschäftsvorgänge auch ohne fremde Hilfe verstehen und sachgerecht beurteilen zu können.“[1003] Darüberhinaus steht es den Mitgliedern in Einzelfällen zu, sich einen externen Rat einzuholen.[1004] Die Hauptaufgabe des Aufsichtsrats ist die Überwachung und die Bestellung der Geschäftsführung. Um eine angemessene Kontrolle zu gewährleisten, besitzt der Aufsichtsrat weitreichende Befugnisse. Er hat

> *„einen Anspruch auf jederzeitige Berichterstattung, die Befugnis, die Bücher usw. der Gesellschaft zu prüfen, das Recht auf die Zuziehung von Sachverständigen und die Befugnis, bestimmte Arten von Geschäften an seine Zustimmung zu binden. Auch ein*

[1000] Ebd. Bl. 41
[1001] Senatsverwaltung für Finanzen, Merkblatt für Aufsichtsratsmitglieder vom 20. Mai 2011, SenFin 1, Bl. 47
[1002] Senatsverwaltung für Finanzen, Hinweise für Beteiligungen des Landes Berlin an Unternehmen, Beschluss des Senats von Berlin vom 17. Februar 2009, SenFin 1, Bl. 44
[1003] Senatsverwaltung für Finanzen, Merkblatt für Aufsichtsratsmitglieder vom 20. Mai 2011, SenFin 1, Bl. 47
[1004] Ebd.

> *einzelnes Mitglied kann einen Bericht der Geschäftsleitung an den Aufsichtsrat verlangen (§ 90 Abs. 3 Satz 2 AktG).“*[1005]

Auf der anderen Seite ist die Geschäftsführung unbedingt zur Offenheit gegenüber dem Aufsichtsrat verpflichtet und muss diesem in regelmäßigen Abständen über den Umsatz und die wirtschaftliche Lage der Gesellschaft berichten. So müssen die Berichte der Geschäftsleitung rechtzeitig und in der Regel schriftlich dem Aufsichtsrat zur Verfügung gestellt werden und

> *„einen ausreichenden Überblick über die Entwicklung der Gesellschaft in dem Berichtszeitraum geben und Angelegenheiten, die für die Beurteilung der Lage des Unternehmens (Vermögens-, Finanz- und Ertragslage) wesentlich sind, erschöpfend behandeln.“*[1006]

Die Aufsichtsratsmitglieder müssen auf eine rechtzeitige Berichterstattung seitens der Geschäftsleitung bestehen und bei Nichterstattung auf eine unverzügliche Vorlage hinwirken. Sollten Zweifel hinsichtlich der Erfordernisse der innerbetrieblichen Prüfungen oder bei der Einrichtung einer internen Revision bestehen, sollen die Aufsichtsratsmitglieder eine Stellungnahme des Abschlussprüfers herbeiführen oder[1007] „gegebenenfalls in dem erforderlichen Umfang selbst Prüfungen vornehmen“, um jegliche Bedenken auszuräumen.[1008]

2. Mangelhafte Kooperation der Berliner Senatsverwaltungen und mangelnde Kooperationsbereitschaft der Flughafengesellschaft

Den Akten, die dem Untersuchungsausschuss als Beweismittel vorlagen, ist zu entnehmen, dass die Senatskanzlei unter Klaus Wowereit und die Senatsverwaltung für Inneres unter Frank Henkel über einen langen Zeitraum nicht in der Lage waren, ihr Vorgehen im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft eng miteinander abzustimmen. Die Senatsverwaltung für Inneres sah sich gar gezwungen, Informationen zum Projekt BER der Presse zu entnehmen. So heißt es beispielsweise in einem Vermerk zur Vorbereitung von Frank Henkel für die Sitzung des Aufsichtsrats am 14. August 2012:

> *„Die Zusammenarbeit mit der Senatskanzlei gestaltet sich schwierig. Es werden dem Vernehmen nach viele Absprachen und Vereinbarungen zwischen der Senatskanzlei Berlin, der Staatskanzlei Brandenburg und der FBB getroffen, über welche die anderen Aufsichtsratsmitglieder nicht informiert werden. Aktuelles Beispiel ist die von Sen [Senator Henkel, d. V.] eingeforderte Übersendung der zweiwöchigen Baucontrollingberichte in der letzten AR-Sitzung. Hier wurde eine anders lautende Vereinbarung entgegen der Absprachen festgelegt (vgl. Protokoll der Sitzung am 22.06.2012 Seite 8/9 TOP 2.2). Baucontrollingberichte sind hier nicht eingegangen und werden nur den Mitgliedern des Projektausschusses BER zugänglich gemacht. […] Es bleibt der grundsätzliche Eindruck bestehen, dass nicht alle*

[1005] Ebd. Bl. 50
[1006] Ebd. Bl. 51
[1007] Ebd. Bl. 52
[1008] Ebd. Bl. 50

Aufsichtsratsmitglieder allumfassend in die wesentlichen Geschäftsprozesse und –vorhaben der FBB und des BER-Bauvorhabens eingebunden werden (hierzu gehören auch für die Gesellschaft wesentliche operative Prozesse, wie bspw. Betrieb der Brandschutzanlage, Baufortschritt BER oder Schallschutz). Informationen müssen aktiv eingefordert oder der Presse entnommen werden. Treffen der Referenten werden von der Skzl koordiniert und finden ausschließlich zur Vorbereitung der AR-Sitzung im Rahmen eines vier- bis fünfstündigen Termins statt. Eine umfängliche und pünktliche Einbindung der Aufsichtsratsmitglieder – die für eine Kontrolle des Aufsichtsrates über die FBB unabdingbar ist – ist aus hiesiger Sicht nur unzureichend gegeben. Alle genannten Missstände wurden mehrfach im Rahmen der AR-Sitzungen, als auch im Rahmen der Referentenrunden von verschiedenen Mitgliedern oder Vertretern bemängelt. Wesentliche Verbesserungen dieser mangelhaften Kommunikations- und Informationskultur konnten auch nach der Verschiebung des Inbetriebnahmetermins von BER und den darauf folgenden Problemen bei der FBB nicht festgestellt werden. […] Die Mängel bei der Einbindung und Information der Aufsichtsratsmitglieder sind insbesondere vor dem Hintergrund der persönliche Haftung – die unabhängig von der Einbindung in Projektgruppen und Ausschüsse greift – kritisch zu bewerten.“[1009]

Nach den in den Vorbereitungsunterlagen von Frank Henkel festgehaltenen Einschätzungen zur Zusammenarbeit mit der Senatskanzlei befragt, sagte Wowereit vor dem Untersuchungsausschuss am 19. Juni 2015, dass er sich nicht daran erinnern könne, ob sich Henkel zu dieser Frage einmal persönlich an ihn gewandt hätte. Er habe Henkel auch nicht absichtlich von Informationen abgeschnitten.[1010]

Auch die Kommunikationsbereitschaft der Flughafengesellschaft hatte sich nach Auffassung der Senatsverwaltung für Inneres nach der Verschiebung der Inbetriebnahme 2012 nicht verbessert. In den Vorbereitungsunterlagen für Frank Henkel für die Aufsichtsratssitzung am 16. Januar 2013 ist zu lesen:

„Es wird eine umfangreiche Darstellung der FBB zur erneuten Inbetriebnahmeverschiebung von BER erwartet. Bis zum heutigen Tage sind hier von der FBB keinerlei Informationen zur Verschiebung der Inbetriebnahme eingegangen, auch nicht der in den Medien zitierte Brief von GF Amann an den Aufsichtsrat. Es ist lediglich der Monatsbericht November mit Stand 14.12.2012 eingegangen, der ausführt, dass die Eröffnung des neuen Flughafens zum 27. Oktober 2013 gesichert ist, unter der Voraussetzung, dass die Meilensteine aus dem Generalnetzplan eingehalten werden und die genehmigungsrechtlichen Grundlagen vorliegen. Die gesamte Kommunikation der FBB mit dem Aufsichtsrat ist stark verbesserungsbedürftig. Alle Informationen über die Eröffnungsverschiebung mussten den Medien entnommen werden, es fand keine Vorabinformation statt. Grundsätzlich kann nur davon abgeraten werden, sich mittelfristig auf einen konkreten Eröffnungstermin festzulegen. Eine eingehende und abschließende Bestandsanalyse der BER-Baustelle sollte hierfür abgewartet werden.“[1011]

[1009] Vermerk SennInnSport ZS B 3 Ti v. 14.08.2012, Vorbereitung für die 107. Aufsichtsratssitzung FBB, S. 1f, SenInn 5, o. P.
[1010] Zeuge Klaus Wowereit, Wortprotokoll der Vernehmung am 19.06.2015, S. 73
[1011] Vermerk SenInnSport ZS B 3 Ti v. 14.01.2013, SenInn 9, Bl. 2

Der damalige Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Hartmut Mehdorn habe zudem versucht, die Einflussmöglichkeiten des Aufsichtsrats zu beschneiden – was von Wowereit unterstützt worden sei, wie aus einem weiteren Vermerk der Senatsverwaltung für Inneres hervorgeht. Auch finde zwischen den Berliner Senatsverwaltungen auf Referentenebene kein vernünftiger Austausch statt:

> *„Die Skzl hat bekannt gegeben, dass aufgrund einer Einschätzung des Präsidialausschusses der FBB ab sofort bei den Aufsichtsratssitzungen lediglich ein Referent pro Gesellschafter teilnehmen darf. Alle anderen Referenten sind von den Sitzungen ausgeschlossen, können aber bei Bedarf hinzugerufen werden. RBm Wowereit hat diese Entscheidung unterstützt. […] Der Ausschluss der Referenten stellte einen weiteren Versuch der GF Mehdorn dar, die Einfluss und Kontrollmöglichkeiten des Aufsichtsrates kontinuierlich zu beschneiden. Hiermit, wie auch mit dem Versuch der Novellierung der Gesellschaftsverträge oder auch der Ignorierung der Referentenrunde durch die GF, wird von der FBB systematisch versucht, die Informationspflichten an den Aufsichtsrat zu unterlaufen und jegliche Versuche zu unterbinden vor den AR-Sitzungen auf Arbeitsebene schlüssige Einigungen zu erzielen. […] Zwischen der Skzl und den anderen Referenten der Berliner Aufsichtsräte findet kein Wissenstransfer statt, die Skzl legt im Gegenteil grundsätzlich intransparente Arbeitsabläufe an den Tag. Auch von der FBB sind hinsichtlich einer einbindenden Arbeitsweise keine Besserungen zu erwarten. Nur durch die Teilnahme an den AR-Situngen und den persönlichen Kontakt ist für die Referenten ein kontinuierliches Hintergrundwissen gesichert, das für die Aufarbeitung der durchgehend mangelhaften Unterlagen der FBB und eine nachhaltige Arbeitsweise dringend benötigt wird.“*[1012]

Siehe nichtöffentliche Anlage[1013]

[1012] Vermerk SennInnSport ZS B 3 Ti v. 21.10.2013, Vorbereitung für die 119. Aufsichtsratssitzung, S. 3, SenInn 17, o. P.
[1013] Siehe nichtöffentliche Anlage

Siehe nichtöffentliche Anlage

Abb. 02: Siehe nichtöffentliche Anlage

Dass, so kann nach Lektüre der o. g. Vermerke berechtigterweise angenommen werden, sowohl die Senatskanzlei als auch die Flughafengesellschaft im Zusammenhang mit den Sitzungen des Aufsichtsrats sich gegenüber der Senatsverwaltung für Inneres eher unkooperativ verhielten, weist auf ein strukturelles Problem bei der Aufsicht über die Flughafengesellschaft hin. Es wurde offenbar auch nach der Verschiebung der Inbetriebnahme des Flughafens BER über Jahre geduldet, dass ein Vertreter des Landes Berlin im Aufsichtsrat der Gesellschaft zum Teil mangelhafte und zum Teil unvollständige Unterlagen zur Vorbereitung der Gremiensitzungen erhielt. Dass sich ein Vertreter des Landes Berlin im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft seine Informationen zur Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen aus der Presse zusammensuchen lassen muss, ist ein unhaltbarer Zustand. Diese mangelhafte Kooperation der Senatsverwaltungen untereinander in Bezug auf das Milliardenprojekt BER kann keinesfalls im Interesse des Landes Berlin liegen.

3. Mangelhafte Eignung des Innensenators

Ein nicht strukturell bedingtes Problem bei der Aufsicht über die Flughafengesellschaft ist die fachliche Eignung der dort eingesetzten Akteure. An dieser Eignung bestehen zumindest im Fall des Innensenators Frank Henkel erhebliche Zweifel: In seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss am 5. Juni 2015 wurde Henkel auch nach seiner Vorbereitung für die Sitzungen des Aufsichtsrates befragt. So verwies der Ausschussvorsitzende Martin Delius beispielhaft auf die Vorbereitungsunterlage für die Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012, die einen Umfang von 462 Seiten hatte und u. a. den Controllingbericht für das erste Quartal 2012 enthielt. Delius wies zudem darauf hin, dass die in der Unterlage enthaltenen Vermerke von Henkels Referent alle das Datum des 17. April 2012 trugen.

„[...] Jetzt frage ich mich: Wie haben Sie das gemacht, sich innerhalb von drei Tagen durch diese 462 Seiten zu wühlen?
***Zeuge Frank Henkel**: Mit Fleiß und Intensität.*
***Vorsitzender Martin Delius**: Also ich gehe zu Recht davon aus: Sie haben dann tatsächlich irgendwie den Großteil dieser drei Tage oder einen signifikanten Teil Ihrer drei Arbeitstage darauf verwendet, sich durch diese Vorbereitungsunterlagen zu wühlen?*
***Zeuge Frank Henkel**: Ich habe vorhin deutlich gemacht, dass ich stets versucht habe, mich sehr intensiv vorzubereiten, und habe auch deutlich gemacht, dass dies mal bei größeren Akten intensiver war und bei nicht so dicken Akten nicht so intensiv. Das beinhaltet auch, dass bestimmte Dinge einfach auch nur kursorisch gelesen wurden. Aber ich habe jederzeit versucht, mir ein Bild der Lage zu machen.“*[1014]

In seiner Aussage vor dem Untersuchungsausschuss gab Henkel auch seine Ansicht zu den Protokollen der Aufsichtsratssitzungen wieder:

„Es ist absolut zutreffend, dass die Protokolle sehr schlank gehalten sind. Das ist insbesondere an dem Punkt spätestens ärgerlich geworden, wo dieser Aufsichtsrat mit diesem Projekt unter dem Fokus der Öffentlichkeit stand und jeder natürlich Wert darauf gelegt hat, dass er mit Namen und seinem Wortbeitrag dort genannt wurde. Auch über die Effizienz von Protokollen und wie man sie schreibt, haben wir das eine oder andere Mal gesprochen. Mir wäre auch lieber, wir hätten quasi so etwas wie ein Wortprotokoll und nicht ein zusammengefasstes Ergebnisprotokoll, aus dem man am Ende des Tages nicht mehr rauslesen kann: Wer hat eigentlich was zu welchem Thema mit welcher Intention gesagt?“[1015]

Befragt nach der in den Vorbereitungsunterlagen enthaltenen Einschätzungen seines Referenten zur Zusammenarbeit mit der Senatskanzlei, sagte Henkel:

„Natürlich hatten wir und haben wir über Informationen – nicht immer, aber auch – mal kämpfen müssen. Das Beispiel, was Sie genannt haben, ist ein beredtes. Es kam vor allem immer dann vor, wenn – bei bestimmten Entscheidungsprozessen insbesondere – Ausschüsse vorgeschaltet waren, in denen ich nicht saß – also der Projektausschuss, der Präsidialausschuss oder der Finanzausschuss.“[1016]

An anderer Stelle relativierte Henkel allerdings die Aussagen seines Referenten zur Zusammenarbeit mit der Senatskanzlei, wie sie in den Vorbereitungsunterlagen für die Aufsichtsratssitzungen enthalten waren.[1017] Wie intensiv Henkel sich bis Mitte 2015 in die Materie der Aufsichtsratsarbeit eingearbeitet hatte und mit welchem Eifer er den Sitzungen des Gremiums gefolgt war, zeigt beispielhaft der folgende Ausschnitt aus seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss am 5. Juni 2015:

*„**Jutta Matuschek** (LINKE): Jetzt hatten Sie nicht auf meine Frage geantwortet, wer denn diesen Vorschlag vorgetragen hat.*

[1014] Zeuge Frank Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung 05.06.2015, S. 70
[1015] Ebd. S. 74
[1016] Ebd. S. 77
[1017] Ebd. S. 86

> ***Zeuge Frank Henkel**: Ich meine, es war der Aufsichtsratsvorsitzende, ich habe es beantwortet, ich weiß es nicht.*
> ***Jutta Matuschek** (LINKE): Wer war denn zu der Zeit der Aufsichtsratsvorsitzende?*
> ***Zeuge Frank Henkel**: Das war Klaus Wowereit. Zu dem Zeitpunkt?*
> ***Jutta Matuschek** (LINKE): Im Oktober 2013?*
> ***Zeugen Frank Henkel**: Mein Gott, mein Gott, mein Gott! War er das im Oktober 2013 noch? Nein, das könnte auch Platzeck gewesen sein.*
> ***Jutta Matuschek** (LINKE): Nein, da gab es keinen.*
> ***Zeuge Frank Henkel**: Da gab es keinen?*
> ***Jutta Matuschek** (LINKE): Es gab einen amtierenden, und das war der stellvertretende.*
> ***Zeuge Frank Henkel**: Der Stellvertreter von Herrn Wowereit? Dann war es Herr Platzeck.*
> ***Jutta Matuschek** (LINKE): Ich frage Sie, ich war ja nicht dabei.*
> ***Zeuge Frank Henkel**: Ja, dann war es Herr Platzeck. Herr Platzeck ist der Stellvertreter von Herrn Wowereit gewesen.*
> ***Jutta Matuschek** (LINKE): 2013? Herr Platzeck war da gar nicht mehr im Aufsichtsrat drin. –[Zurufe] –*
> ***Stellv. Vorsitzende Renate Harant**: Mit welchem Ziel bitte stellen Sie die Fragen?*
> ***Zeuge Frank Henkel**: Dann war es Herr Bretschneider?“*[1018]

Den Koalitionsfraktionen blieb nach dem blamablen Auftritt des Innensenators anscheinend keine andere Möglichkeit, als die unbeholfene Aussage Henkels in eine angebliche Bestätigung der „bisherigen Erkenntnisse des Untersuchungsausschusses“[1019] umzudichten. In einer Pressemitteilung erklärte der SPD-Obmann im Untersuchungsausschuss Frank Zimmermann, Henkel habe „die beschönigende Informationspolitik der ehemaligen Geschäftsführung der Flughafengesellschaft gegenüber dem Aufsichtsrat bestätigt“.[1020] Die Absage der Inbetriebnahme am 8. Mai 2012 sei „für den Aufsichtsrat völlig überraschend“[1021] gekommen. Stefan Evers, von der CDU in den Untersuchungsausschuss entsandt, versuchte ebenfalls, seinen Senator als nicht mitverantwortlich für das Debakel darzustellen:

> *„Die Hauptverantwortung für die Probleme beim Projekt BER tragen die mittlerweile entlassenen Geschäftsführer. Der Aufsichtsrat wurde bewusst zurückhaltend und mitunter irreführend über die tatsächlichen Zustände auf der Baustelle informiert. Daran haben auch kritische Nachfragen Frank Henkels im Aufsichtsrat nichts geändert.“*[1022]

Die Beschönigung des Handels des Innensenators durch die Koalitionsfraktionen wird deren parlamentarischer Verantwortung in keiner Weise gerecht. Vor allem vor dem Hintergrund, dass Henkel auch an anderen Stellen öffentlich klargemacht hat, dass er mit dem Projekt BER nicht vertraut und seiner Aufgabe im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft nicht gewachsen ist. Um dem Auftrag des Parlamentarischen Untersuchungsausschusses gerecht zu werden, brachte die Piratenfraktion einen Vorschlag für eine Passage des Ausschussberichts ein. Diese wurde allerdings von den Vertretern von SPD und CDU abgelehnt. Es ist erstaunlich, mit

---

[1018] Ebd. S. 88
[1019] SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus/CDU-Fraktion im Abgeordnetenhaus, Pressemitteilung vom 05.06.2015
[1020] Ebd.
[1021] Ebd.
[1022] Ebd.

welch demütiger Überzeugung die Vertreter der SPD-Fraktion sich dabei hinter Frank Henkel stellten. Die für den Abschlussbericht vorgeschlagene Passage lautete:

> *„Bei der Betrachtung des Handelns des vom Land Berlin in den Aufsichtsrat entsandten Mitglieds Frank Henkel ist wiederum nicht erkennbar, dass dieser sich angemessen auf seine Arbeit im Aufsichtsrat vorbereitet hat. Die Zweifel an der Angemessenheit seines Agierens im Aufsichtsrat konnte Henkel bei seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss nicht ausräumen. Auch andere öffentlich vorgenommene Äußerungen des Innensenators lassen an seiner Eignung zweifeln. So stellte er bspw. in einer Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen und Verkehr am 23. Januar 2013 dar, dass er sich, ohne tiefer zu reflektieren, auf die Angaben der Geschäftsführung verlassen habe: ‚Was kann eigentlich so ein Aufsichtsrat? Worauf ist er angewiesen? – Natürlich ist er auf Informationen angewiesen, auf Informationen aus der Geschäftsführung, und er ist natürlich auf Informationen der Unternehmen angewiesen.'[1023] Seinem Eindruck nach habe der Aufsichtsrat aber immer kritische Nachfragen gestellt – ‚jedenfalls in der Zeit, in der ich dabei war'.[1024] Insgesamt könne er nicht feststellen, ‚dass der Aufsichtsrat in seiner Verantwortung etwa in seiner Gänze gepennt hätte oder nicht den richtigen Sensus entwickelt hätte.'[1025] Henkel schien zumindest im Jahr 2012 mit dem gesamten Projekt BER nicht besonders vertraut gewesen zu sein, ansonsten wäre er wohl nicht zur folgenden – in der Rückschau sehr leichtfertigen – Einschätzung über dessen Zustand gekommen: ‚Ich habe damals, das gebe ich unumwunden zu, gedacht: Okay, also Probleme mit der Brandschutzanlage, dann machen wir eben nicht am 3. Juni auf, dann wird es ein Vierteljahr später, vielleicht ein halbes Jahr später –, weil ich mir gar nicht vorstellen konnte, im Gottvertrauen auch auf deutsche Ingenieurskunst, wenn es die Brandschutzanlage ist, dann wird um Himmels willen jemand in der Lage sein […] das Ding dann auch zum Laufen zu bringen.'[1026]*
>
> *Dass bereits Anfang des Jahres 2012 innerhalb der Flughafengesellschaft und gemeinsam mit dem zuständigen Bauordnungsamt massive Probleme im Zusammenhang mit der Entrauchungsanlage diskutiert wurden, scheint an Henkel vorbeigegangen zu sein. Vor dem Untersuchungsausschuss gab der Innensenator freimütig zu, dass er sich über den Umstand, warum in der hierzu eigens eingerichteten Taskforce Brandschutz kein Vertreter des Landes Berlin teilnahm ‚keine Gedanken' gemacht habe.[1027]*
>
> *Vor dem Hintergrund, dass Innensenator Frank Henkel wichtige Entwicklungen bei der Flughafengesellschaft nicht mitbekommen haben will, dass er sich zu wichtigen Themen ‚keine Gedanken' gemacht hat, dass er offenbar ‚Gottvertrauen' der eigenständigen Informationsbeschaffung vorzog und dass er bei seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss sogar Namen von wichtigen Projektbeteiligten mehrfach falsch wiedergab stellt der Ausschuss seine Eignung zur Wahrnehmung eines Aufsichtsratsmandats bei der Flughafengesellschaft – aber auch bei den Bäderbetrieben AöR und der Olympiastadion Berlin GmbH – deutlich in Frage."*

[1023] Wortprotokoll BauVerk 17/21, S. 31
[1024] Ebd.
[1025] Ebd.
[1026] Ebd.
[1027] Zeuge Frank Henkel, Wortprotokoll der Vernehmung am 05.06.2015, S. 29

4. Verzicht auf ein externes Controlling für den Aufsichtsrat

Zu den Maßnahmen, mit denen der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft die Krise des Projekts BER verarbeiten wollte, gehörte zunächst die Absicht, ein externes Controlling für das Gremium zu installieren. Hierzu wurde in der Aufsichtsratssitzung am 7. Dezember 2012 die damalige Geschäftsführung unter Rainer Schwarz beauftragt, Angebote für ein externes projektbegleitendes Controlling für den Aufsichtsrat einzuholen. Zuvor hatte der Vertreter des Bundes Werner Gatzer laut Protokoll „den angestrebten Nutzen für den Aufsichtsrat im Rahmen des in die Krise geratenen Projektes" betont.[1028]

Wie aus den Vorbereitungsunterlagen der Senatsverwaltung für Inneres für die Aufsichtsratssitzung am 8. März 2013 hervorgeht, wurde das Thema externes Controlling auch in der zur Vorbereitung der Sitzung stattfindenden Referentenrunde am 5. März 2013 behandelt. Im Protokoll heißt es hierzu: „Es bestand Einigkeit darüber, dass ein Controlling in der derzeitigen kritischen Phase des Projektes erforderlich und eine weitere Verschiebung nicht sachgerecht ist."[1029] Im Protokoll der Aufsichtsratssitzung am 8. März 2013 ist allerdings festgehalten, dass Werner Gatzer von seiner ursprünglichen Überzeugung über die Notwendigkeit eines externen Controllings abgekommen war:

> *„Herr Gatzer legt dar, dass vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklung und den Veränderungen in der Geschäftsführung die Notwendigkeit für eine Beauftragung eines Controllings für den Aufsichtsrat entfallen sei. Insoweit sei ein Festhalten an dem Auftrag aus seiner Sicht nicht mehr erforderlich. Herr Christoffers und Herr Dr. Mehdorn unterstützen das Anliegen von Herrn Gatzer.*
> *Herr Wowereit weist mit Blick auf das politische Umfeld und die in den Gremien bereits fortgeschrittene Diskussion zu der Erforderlichkeit eines Controllings für den Aufsichtsrat hin. Gegebenenfalls könne unter Beachtung der aktuellen Entwicklung eine Beauftragung in reduzierter Form zu Einzelthemen erfolgen.*
> *Herr Henkel schlägt vor, dass mit der Aufstellung der neuen Geschäftsführung die Entscheidung über das Controlling für den Aufsichtsrat ausgesetzt werden könne. [...]*
> *Der Vorsitzende [Matthias Platzeck, d. V.] unterstützt den Vorschlag von Herrn Wowereit, ein Controlling für den Aufsichtsrat in reduziertem Umfang zu Einzelthemen weiter zu verfolgen. Damit sei auch eine europaweite Ausschreibung nicht erforderlich.*
> *Herr Dr. Mehdorn weist darauf hin, dass die weitere Vorgehensweise auch eine Frage des Vertrauens gegenüber der Geschäftsführung sei. Es sei Aufgabe der Geschäftsführung, die Verstärkung des Controllings vorzunehmen und damit eine entsprechende Berichterstattung an den Aufsichtsrat sicher zu stellen."*[1030]

Es bleibt an dieser Stelle festzuhalten, dass der Vertreter des Landes Berlin Frank Henkel trotz der Erfahrungen mit der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft und dem Projekt BER ähnlich wie der Bundesvertreter Gatzer sich dafür aussprach, den Aufsichtsrat bei der Aufsicht auch über den Bau des BER nicht zu stärken.

[1028] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Niederschrift über die 110. Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 07. Dezember 2012, S. 4, FBB 526, o. P.
[1029] Protokoll Referentenrunde 05. März 2013 zur Vorbereitung der Sitzung des Finanzausschusses am 06. März und des Aufsichtsrates der FBB am 08. März 2013, SenInn 11, Bl. 7
[1030] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Niederschrift über die 113 (a. o.) Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 8. März 2013, S. 5f, FBB 526 o. P.

Im Protokoll der Sitzung des Aufsichtsrats am 12. April 2013 heißt es sodann zum externen Controlling:

> *„Herr Gatzer teilt mit, dass vor dem Hintergrund der zwischenzeitlich erfolgten Neuaufstellung der Geschäftsführung der FBB die Notwendigkeit eines zusätzlichen Controllings für den Aufsichtsrat nicht mehr gesehen werde. Zudem sei eine anlassbezogene Beauftragung jederzeit möglich. [...] Die seitens des Gesellschafters Bund erhobene Ursprungsforderung nach einem fortlaufenden projektbegleitenden Controlling für den Aufsichtsrat werde nicht mehr aufrecht erhalten.“*[1031]

Daraufhin stellte Gatzer im Namen des Bundes den u. g. Antrag, den der Aufsichtsrat bei Enthaltung der Mitglieder Wowereit und Zehden beschloss:

> *„Der Beschluss des Aufsichtsrates der FBB vom 07. Dezember 2012 zur Umsetzung eines projektbegleitenden Controllings für den Aufsichtsrat wird aufgehoben.“*[1032]

Dies bedeutet, dass das Aufsichtsratsmitglied Frank Henkel als Vertreter des Landes Berlin gegen den Einsatz eines externen Controllings gestimmt hat. Werner Gatzer sagte hierzu vor dem Untersuchungsausschuss, dass man im Aufsichtsrat über ein externes Controllingsystem für das Gremium diskutiert habe, dieses dann aber nicht umgesetzt habe.[1033] Danach gefragt, warum dies nicht umgesetzt wurde, antwortete Gatzer:

> *„Weil wir eine neue Geschäftsführung hatten und der neuen Geschäftsführung einen Vertrauensvorschuss geben wollten und nicht mit einem externen Controlling nur für den Aufsichtsrat quasi ein Misstrauen zum Ausdruck bringen wollten.“*[1034]

Der Landesrechnungshof Brandenburg wandte sich in seiner Mitteilung vom 10. Juli 2015 gegen diese Beschlussfassung des Aufsichtsrats:

> *„Der ausdrückliche Verzicht des Aufsichtsrats auf ein ihn unterstützendes Controlling ist sehr kritisch zu sehen. Die eigene Beurteilungssicherheit des Aufsichtsrats in Bezug auf die komplexe Problemlage erhöhte sich durch die Neubesetzung der Geschäftsführung nicht. Spätestens Anfang 2013, als nicht einmal ein neuer Eröffnungstermin bestimmt werden konnte, hätten Aufsichtsrat und Gesellschafter erkennen können, dass der Aufsichtsrat – der im Wesentlichen durch Regierungsmitglieder, Staatssekretäre und Betriebsrats- bzw. Gewerkschaftsvertreter besetzt ist – sich bei der Überwachung des hochkomplexen Großvorhabens BER durch externes und unabhängiges Know-How unterstützen lassen sollte. [...] Der ausdrückliche Verzicht auf die Installierung eines den Aufsichtsrat unterstützenden Controllings ist als schwerwiegend und in die Zukunft hinein wirkend einzuschätzen.“*[1035]

[1031] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Niederschrift über die 114. Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 12. April 2013, S. 4, FBB 526 o. P.
[1032] Ebd.
[1033] Zeuge Werner Gatzer, Wortprotokoll der Vernehmung am 16.10.2015, S. 18
[1034] Ebd.
[1035] Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg über die Prüfung der Betätigung des Landes Brandenburg als Gesellschafter der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH im Zusammenhang mit den Kostensteigerungen und Verzögerungen beim Bau des Flughafens BER v. 10.07.2015, S. 32

Dabei zitiert der Landesrechnungshof aus einer E-Mail, die vom Bund als Gesellschaftervertreter in Abstimmung mit den anderen Gesellschaftern am 19. Juni 2012 an die Flughafengesellschaft geschickt wurde. Es sei demnach Konsens unter den Gesellschaftern, dass ein „externes Querschnittscontrolling für das Projekt BER mit unmittelbarer Berichtspflicht gegenüber dem Aufsichtsrat“ bis auf Weiteres unabdingbar sei.[1036] Das Beteiligungsreferat des Brandenburger Finanzministeriums habe dem Landesrechnungshof in einem Gespräch am 19. Juli 2013 mitgeteilt, dass es „aktuell ebenfalls kein Erfordernis für ein projektbegleitendes Controlling für den Aufsichtsrat sehe. Es gehe davon aus, dass die neue Geschäftsführung funktioniere.“[1037] Dennoch hielt der Landesrechnungshof Brandenburg in seiner Mitteilung vom 10. Juli 2015 an der Notwendigkeit eines externen Controllings für den Aufsichtsrat fest:

> *„Mit dem projektbegleitenden Controlling zur Unterstützung des Aufsichtsrats verfolgte dieser bis März 2013 ein aus Sicht des LRH dringend angezeigtes Vorhaben. Das Bauvorhaben BER befand sich seit langem in einer krisenhaften Situation und die Schwere der zu lösenden Aufgaben stellte [...] hohe Anforderungen an die Überwachungstätigkeit des Aufsichtsrats. Insbesondere seit Mitte 2012 war der Aufsichtsrat fortwährend von massiven Problemen baulicher und organisatorischer Art überrascht worden. Nachdem die Notwendigkeit für das Controllinginstrument monatelang betont worden war, ist dem LRH der anschließende Sinneswandel des Aufsichtsrats nicht verständlich.“*[1038]

Es ist u. E. nicht nachvollziehbar, warum die Vertreter des Landes Berlin sich nicht vehement für ein externes Controlling für den Aufsichtsrat eingesetzt haben und warum sie es, wie im Fall des ohnehin nicht im Thema stehenden Innensenators, offenbar für unnötig hielten. Der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft setzte mit dem Verzicht auf ein externes Controlling seinen naiven Umgang mit der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft fort. Hatte er sich bei Schwarz und Körtgen noch auf alle Angaben einfach verlassen, stattete er Mehdorn mit einem „Vertrauensvorschuss“ aus, der im Hinblick auf den Zustand des Projekts BER völlig unangemessen war.

[1036] Ebd. S. 205
[1037] Ebd. S. 208
[1038] Ebd. S. 208f

XVII. Exkurs: Das Beschleunigungsprogramm SPRINT

Zu einer der großen Maßnahmen, die Hartmut Mehdorn in das Projekt BER einbrachte, gehörte das so genannte Beschleunigungsprogramm SPRINT. Über dessen Wirksamkeit gab es innerhalb der Flughafengesellschaft bzw. bei einzelnen Projektbeteiligten unterschiedliche Auffassungen, die im Folgenden beispielhaft dargestellt werden.

Am Projekt SPRINT waren nach Angaben der Senatskanzlei regelmäßig zwischen fünf und 15 Kräfte des Unternehmens Roland Berger beschäftigt. Über die Höhe der Tagessätze wollte der damalige Regierende Bürgermeister Klaus Wowereit in der Antwort auf eine parlamentarische Anfrage von Martin Delius allerdings keine Angaben machen: „Die Frage berührt Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der FBB.“[1039] Als entscheidendes Gremium im SPRINT-Programm fungierte nach Angaben Wowereits ein Lenkungskreis, der einmal in der Woche zusammentrat. Dieser Lenkungskreis setzte sich zusammen aus der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft, der Leitung des SPRINT-Programms, einem Project Managements Office, welches vom Unternehmen Roland Berger unterstützt wurde, sowie u. a. aus Modulleitern, Vertretern der Projektsteuerung und der Objektüberwachung.[1040] Doch auch auf Kräfte, derer sich die Flughafengesellschaft im Jahr 2012 entledigt hatte, griff sie im Rahmen von SPRINT wieder zurück. Nach eigenen Angaben, die er bei seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss machte, war Hans-Joachim Paap (gmp) zumindest im Jahr 2014 als Berater am Projekt beteiligt. Als „Spiritus Rector bzw. als Wissender aus der Zeit vor der Kündigung“, wie Paap seine Position vor dem Untersuchungsausschuss darstellte.[1041] Dass Paap beratend in das SPRINT-Team einbezogen wurde, bestätigte Jochen Großmann in seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss am 18. September 2015. Paap sei „ab und zu integriert“ gewesen, „um letztendlich Sachverstand von ihm abzufragen. Gerade bei der Aufarbeitung der Mängel waren Herr Paap und eine Mitarbeiterin von ihm [...] konsultativ mit einbezogen.“[1042]

Im Geschäftsbericht der Flughafengesellschaft für das Jahr 2013 wird auf die Erfolge des „Beschleunigungsprogramms SPRINT“ hingewiesen:

> *„Sämtliche mit der Inbetriebnahme des BER zusammenhängenden Aufgaben sind hier gebündelt, angefangen von den Restbauarbeiten über Genehmigungen, Probebetrieb bis zur Flughafeneröffnung selbst. Ziel ist es, die Baustelle nach dem einfachen Prinzip ‚Denken, Planen, Bauen' zu ordnen. Durch SPRINT konnte der Stillstand auf der Baustelle beendet, der Know-How-Verlust gestoppt und die Planung systematisiert werden. Für alle Brandschutzfragen und technischen Probleme sind Lösungen erarbeitet, die nun Schritt für Schritt abgearbeitet werden.“*[1043]

Nach monatelanger Arbeit habe die „Arbeitsgruppe Entrauchung“ innerhalb des SPRINT-Programms im November 2013 ein Konzept vorgelegt, „wie die für den Brandschutz

---

1039 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/13753
1040 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/13829
1041 Zeuge Hans-Joachim Paap, Wortprotokoll der Vernehmung am 14.03.2014, S. 18
1042 Zeuge Jochen Großmann, Wortprotokoll der Vernehmung am 18.09.2015, S. 92
1043 Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Geschäftsbericht 2013, S. 26

entscheidende Entrauchungssteuerung umgebaut werden soll, damit sie funktionstüchtig und genehmigungsfähig wird.“[1044]

Bei der Projektsteuerung wiederum schien SPRINT weniger erfolgreich beurteilt worden zu sein. So beschrieb Christian Manninger von WSP CBP das Projekt bei seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss wie folgt: Hartmut Mehdorn habe versucht „einfache Arbeitsebenen herzustellen“. Der ursprüngliche Ansatz des Projekts sei gewesen, den Projektbereich B weiter in der Verantwortung für die Ausführung des Baus zu belassen und das SPRINT-Team partiell unterstützen zu lassen „wo es gerade notwendig ist“. Dies habe dazu geführt, dass „wir im Frühjahr 2013 bis Sommer 2013 zwei Parallelwelten aufseiten des Flughafens hatten“, einerseits die „normale Bereichsorganisation“ und andererseits die SPRINT-Organisation.[1045] Seitens der Projektsteuerung seien Bedenken hierzu angemeldet worden, da man zwei Organisationen, die parallel zum Bauherrn arbeiteten, als schwierig empfunden habe. Dies habe schließlich zu einer anderen Organisationsform geführt. Dennoch beurteilte Manninger das Projekt SPRINT in seiner Vernehmung kritisch:

> *„Was diese Sprint-Organisation jetzt tatsächlich unter dem Strich in der heuigen Situation noch soll - ich kann es Ihnen nicht sagen. Nach meiner Wahrnehmung haben wir von der Unternehmensberatung sicherlich sehr strukturiert denkende Menschen, die aber von den tatsächlichen Erfordernissen vor Ort zwangsläufig gar nichts wissen können.“*[1046]

Der ehemalige Technische Geschäftsführer Horst Amann beschrieb das Projekt SPRINT bei seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss am 6. März 2015 als „eine völlig neue Organisationsstruktur“. Diese habe sich mit einer Bestandsaufnahme des Projekts BER „überhaupt nicht auseinandergesetzt“ und anfangs ebenso wenig mit dem Thema Planung. Das Projekt SPRINT

> *„sollte ja versuchen, ohne aufwendige Planungsvollziehmaßnahmen und Planungsmaßnahmen und ohne Bestandsaufnahme die Gebäude, die Gebäudeteile, fertigzustellen. Das war aus meiner Wahrnehmung der erste Auftrag an SPRINT. Deshalb auch der Name. Es sollte ja schnell gehen. Es war damals meines Erachtens der Glaube oder die Überzeugung da, dass man mit relativ überschaubaren Mitteln den Flughafen so, wie er dort steht oder stand - in Gänsefüßchen -, fertigmachen und in Betrieb nehmen kann. Insoweit hatte SPRINT, zumindest in den ersten Monaten, wo ich auch noch die Möglichkeit hatte mitzuerleben, was dort geschieht, wenig mit der Bestandsaufnahme am Hut.“*[1047]

In seiner Vernehmung am 18. September 2015 wurde Jochen Großmann, vormals Mitglied im SPRINT-Team, zu einer Präsentation des SPRINT-Lenkungskreises befragt, in welcher der Punkt „Zusammenführung aller relevanten Mängel und Vorgänge in den jeweiligen Datenbanken“ vorkam.[1048] Zum Unterschied dieser Tätigkeit zu den Tätigkeiten von Horst Amann bzgl. der Mängelerfassung führte Großmann aus, dass seitens SPRINT keine neuen

[1044] Ebd.
[1045] Zeuge Christian Manninger, Wortprotokoll der Vernehmung am 07.11.2014, S. 75f
[1046] Ebd. S. 76
[1047] Zeuge Horst Amann, Wortprotokoll der Vernehmung am 06.03.2015, S. 22
[1048] Zeuge Jochen Großmann, Wortprotokoll der Vernehmung am 18.09.2015, S. 92

Mängel aufgenommen worden seien. Man habe „alles das, was in verschiedenen Listen vorhanden war [...] systematisiert".[1049]

Ebenso wie der Zeuge Christian Manninger gab Horst Amann bei seiner Vernehmung zu verstehen, dass er die Leistungsfähigkeit von SPRINT nicht in Gänze nachvollziehen konnte. Der Ansatz des Projekts sei geprägt gewesen durch eine Beratungsgesellschaft (Roland Berger). Man habe sich „an einer ganz oben liegenden Schicht" bewegt, „also Strukturieren, Konzeption, die nicht ins operative Geschäft einstieg".[1050] Er glaube,

> *„dass SPRINT eine Zeit lang gebraucht hat, um zu verstehen, dass ich eben nicht einfach noch Wände anstreiche oder ein paar Geländer anbringe oder sonstige Fertigstellungsnahmen (sic!) ergreife, um den Flughafen in Betrieb nehmen zu können. Das, glaube ich, ist dann später möglicherweise erkannt worden, nicht aber in der Zeit, wo ich noch dabei war."*[1051]

Auf die Frage von Martin Delius, ob die Befunde der von ihm veranlassten Bestandsaufnahme auch Eingang in das Projekt SPRINT fanden, sagte Horst Amann vor dem Untersuchungsausschuss am 22. Mai 2015:

> *„Aus meiner Sicht nicht richtig oder unzureichend, weil der logische Schritt, der geplant war, nämlich aus dem Erkennen des Bestands, des tatsächlichen Ist, dann eine Planung aufzusetzen und die abzugleichen mit der vorhandenen, der ist dann unterbunden worden, und dieser Prozess fand nie statt - zu meinem Leidwesen, aber er fand nie statt. Insofern war es schwierig, das ins ‚Sprint'-Büro einzubringen. Außerdem war ja zu dem Zeitpunkt, als es ‚Sprint' und das ‚Sprint'-Büro gab, meine Mitwirkung nicht mehr erwünscht. Ich saß da aus eigenem Antrieb dabei, hatte aber kaum Möglichkeit, gestaltend mitzuwirken."*[1052]

Dennoch sei durch das Projekt SPRINT ebenfalls eine eigene, zusätzliche Bestandsaufnahme des Projekts vorgenommen worden. Es sei, so Amann auf Nachfrage von Delius, seiner Ansicht nach doppelt gearbeitet worden. Eine Bestandsaufnahme sei laut Amann zunächst im Projekt SPRINT nicht vorgesehen gewesen:

> *„Der Ansatz war ja ursprünglich ein anderer im ‚Sprint', nämlich weder zu planen noch einen Bestand aufzunehmen, sondern mit den ausführenden Firmen einen Weg zu finden, quasi ad hoc oder direkt unmittelbar in die bauliche Korrektur zu kommen. Das ist irgendwann gescheitert, dieses Scheitern war erkennbar, und dann fing man auch an, nach der Grundlage zu suchen und kam auch auf die Idee, dass man abgleichen muss: Was existiert, und was muss anders gemacht werden? Was haben wir geplant?"*[1053]

Hartmut Mehdorn gab in seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss am 20. März 2015 an, dass er bezgl. der Bestandsaufnahme mehrfach Gespräche mit Amann geführt habe. Er selbst habe „immer von Anfang an gesagt", dass dieses Vorgehen nicht der Weg sei,

[1049] Ebd. S. 92
[1050] Zeuge Horst Amann, Wortprotokoll der Vernehmung am 06.03.2015, S. 23
[1051] Ebd. S. 24
[1052] Zeuge Horst Amann, Wortprotokoll der Vernehmung am 22.05.2015, S. 77
[1053] Ebd. S. 78

„den wir eigentlich gehen sollten“. Man müsse nicht alle Fehler sammeln und sich dann weitere Handlungsoptionen überlegen, sondern man müsse die Fehler „regional“ finden und „dann kann man sektionsweise weitermachen. Und während der Fehlerfindung kann man auch darüber nachdenken, wie gehe ich mit diesen Dingern um.“[1054] Mit Amann sei allerdings „kein richtiger Dialog herzustellen“ gewesen. Dieser „wollte seine Bestandsaufnahme machen.“[1055] Hierzu merkte Mehdorn an:

> *„Bis heute habe ich noch nicht irgendwo einen richtigen produktiven Mehrwert dieser Bestandsaufnahme gefunden. […] Sie sind zum Teil doppelt gemacht worden […] sie waren zum Teil nicht verortet […] und es waren eine ganze Menge Fehler, die auch nicht katalogisiert waren. […] Es war also keine Indikation, wie geht man mit diesen Bergen von Listen um, und dementsprechend waren die auch nicht sehr hilfreich.“*[1056]

Unabhängig der jeweiligen Beurteilung kann festgestellt werden, dass die vom einstigen Technischen Geschäftsführer Amann begonnene Arbeit an der Bestandsaufnahme nicht mit der Arbeit des Projekts SPRINT verzahnt wurde. Ob diese Art der versuchten Neuorganisation des Projekts BER dem Projekt dienlich war, kann bezweifelt werden.

In den Aufsichtsgremien wurde zumindest im Jahr 2013 die Art und Weise kritisiert, wie aus dem Projekt SPRINT berichtet wurde. So geht aus dem Protokoll der Sitzung des Finanzausschusses des Aufsichtsrats vom 11. Dezember 2013 hervor, dass dessen Vorsitzender Helmuth Markov den „Fortschrittsbericht SPRINT“ deutlich kritisiert hatte: Die Darstellungen darin seien „teilweise widersprüchlich und wenig konkret“.

> *„So werde beispielsweise bzgl. des Themas Fluggastterminal bereits über mehrere Aufsichtsratssitzungen die vollständige Ermittlung des Bausolls, Erstellung es Bauablaufplans sowie die flächendeckende Aufnahme der Bautätigkeit unverändert als kritisch eingestuft. Obwohl bereits durch ihn mehrfach gefordert, sei bislang kein Bauablaufplan und ein Abgleich des Bausolls mit dem Ist-Zustand dem Ausschuss oder dem Aufsichtsrat vorgestellt worden. Nach seiner Auffassung ist eine Ausübung der Aufsichtspflicht des Aufsichtsrates gegenüber der Geschäftsführung so nicht möglich.“*[1057]

Weiter heißt es im Protokoll der Sitzung:

> *„Herr Gatzer schließt sich der Kritik nach den Inhalten des Sprint Berichtes als widersprüchlich, wenig konkret und kaum messbaren Inhalten an. Der Inhalt sei aus seiner Sicht zu sehr in der Sprache von Beratern und weniger aus der Sicht eines Bauherrn abgehalten. Auch die kurzfristige Bereitstellung der Unterlagen sei für die Arbeit der Ausschüsse und der Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen wenig hilfreich. [...] Generell sei es aus seiner Sicht in der aktuellen Sicht (sic!) schwierig, den Wirtschaftsplan ohne bestehenden Business- bzw. Finanzplan zu bewerten.“*[1058]

[1054] Zeuge Hartmut Mehdorn, Wortprotokoll der Aussage vom 20.03.2015, S. 8
[1055] Ebd.
[1056] Ebd.
[1057] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Niederschrift über die 87. Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses des Aufsichtsrates am 11. Dezember 2013, FBB 553, Bl. 151
[1058] Ebd.

Anja Naujokat von der Berliner Senatsverwaltung für Finanzen bezeichnete die Inhalte des Berichts laut Protokoll ebenfalls als „widersprüchlich“.[1059] In der Sitzung des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft am 13. Dezember 2013 wurde die Berichterstattung des Projekts SPRINT ebenfalls kritisiert. Zu dem in der Aufsichtsratssitzung vorgetragenen Bericht ist in der Niederschrift der Sitzung vermerkt, dass dieser „im Aufsichtsrat intensiv diskutiert“ worden sei:

> *„So werden widersprüchliche Aussagen im Bericht kritisiert. Nach Auffassung einzelner Mitglieder des Aufsichtsrates erfolge die Berichterstattung nicht in der Form, wie es für die Ausübung der Kontrollaufgabe des Aufsichtsrates erforderlich sei. Dazu werde in größerem Umfang sog. ‚Beratersprech' verwendet; nur wenig konkrete Aussagen wurden getroffen. Die Unterlagen seien inhaltlich und qualitativ verbesserungsbedürftig. Insbesondere sei der Aufsichtsrat nach den gegebenen Informationen nicht in der Lage, Projektfortschritte zu beurteilen. Darüber hinaus würden Unterlagen nicht innerhalb der vorgesehenen Fristen bereitgestellt, was die Arbeit des Aufsichtsrates weiter erschwere. Ein Schwerpunkt der Kritik ist der häufige Verweis in dem Bericht auf einen Terminplan zur Inbetriebnahme des BER, ohne diesen konkret zu nennen. Für die Ausübung der Kontrollaufgabe des Aufsichtsrates sei dieser Terminplan dem Aufsichtsrat gegenüber offenzulegen. Insbsondere hält Herr Dr. Markov die umgehende Information des Aufsichtsrates über einen Bauablauf- und Finanzplan für erforderlich. Vor einer Information hierüber seien weitere Aufsichtsratssitzungen aus seiner Sicht wenig sinnvoll. Soweit in dem Bericht Terminangaben enthalten seien, habe er hierzu kein Vertrauen.“*[1060]

Der Vorsitzende des Untersuchungsausschusses Martin Delius legte bei der Vernehmung von Werner Gatzer am 16. Oktober 2015 diesem die von ihm in der Sitzung des Finanzausschusses am 11. Dezember 2013 getätigten Aussagen über den dort vorgetragenen SPRINT-Bericht vor. Gatzer sagte hierzu:

> *„Dieser ‚Sprint'-Bericht neigte dann im weiteren Verlauf dazu, dass – daran kann ich mich erinnern, dass ich diese Wortwahl auch verwendet habe –, dass ich eher das Gefühl hatte, ich kriege hier Präsentationen von Beratungsunternehmen.*
> ***Vorsitzender Martin Delius**: Ja, so ein Roland-Berger-Pitch.*
> ***Zeuge Werner Gatzer**: Ja, so schön dann oberflächlich mit positiven Aussagen und ohne es im Detail zu hinterlegen. Das haben wir seinerzeit kritisiert. Ich weiß jetzt nicht mehr genau den Inhalt dieses ‚Sprint'-Berichts. Sie sagten Dezember 2013? – [Vorsitzender Martin Delius: Ja, vor der Klausur!] – Also Finanzausschusssitzung war das, ne? – [Vorsitzender Martin Delius: Ja, ja!] – Vor der Klausur 2013 – kann ich jetzt nur mutmaßen, was wir da als Thema gehabt haben mit Baufortschritt und dergleichen. Ich kann jetzt auch nur allgemein sagen, das schien uns nicht konkret genug als Beratungsunterlage. So wie wir es auch formuliert haben.“*[1061]

[1059] Ebd.
[1060] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Niederschrift über die 120. Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 13. Dezember 2013, S. 8, FBB 526 o. P.
[1061] Zeuge Gatzer, Wortprotokoll 1UntABER 17/50 vom 16. Oktober 2015, S. 55

XVIII. Begleitung des Projekts BER

1. Die Soko BER

Im Mai 2012 rief der damalige Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) in seinem Ministerium die SoKo BER ins Leben. Diese befasste sich über 22 Monate in regelmäßigen Sitzungen bis zum 27. März 2014 mit den Gründen für die Verschiebung der Inbetriebnahme des BER. Als ihr Leiter wurde der Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Michael Odenwald beauftragt. Laut Ministerium wurde die Sonderkommission mit Fachleuten aus unterschiedlichen Bereichen des Ministeriums besetzt. Die Aufgabe der SoKo BER sei es, im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums zu prüfen, „welche Maßnahmen für die Inbetriebnahme des neuen Flughafens BER erforderlich sind und welche Auswirkungen sich durch die Verschiebung der Eröffnungstermine für den Anteilseigner Bund ergeben“, wie es in einem Papier des Bundesverkehrsministeriums heißt. Hierbei mache sich die Kommission ein eigenes Bild und hinterfrage „sämtliche Prozesse rund um die Fertigstellung des BER“. Hierzu lasse sie sich regelmäßig von externen Gästen unterrichten. Laut der vom Bundesverkehrsministerium veröffentlichten Termin- und Gästeliste handelte es sich bei den externen Gästen u. a. um Akteure aus der Flughafengesellschaft, von der Deutschen Flugsicherung, des Brandenburger Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) sowie des TÜV Rheinland. Die ehemaligen Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Rainer Schwarz und Horst Amann waren mehrmals geladen. Auch der Brandenburger Staatssekretär Rainer Bretschneider gehörte zu den Gästen der Kommission. Auf fachlichen Sachverstand aus Berlin verzichtete die Kommission zumindest laut ihrer veröffentlichten Gästeliste.[1062]

Darauf, dass die SoKo BER zumindest bei den Vertretern des Landes Berlin nicht unbedingt wohlgelitten war, deutet ein Vermerk aus den Vorbereitungsunterlagen der Senatsverwaltung für Inneres für die Sitzung des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft am 29. Oktober 2012 hin. In dem Vermerk heißt es bzgl. der Haltung von Berlin und Brandenburg zum Agieren der SoKo BER:

> *„In der Referentenrunde hat sich abgezeichnet, dass das Verhältnis zwischen den drei Gesellschaftern derzeit belastet ist. Berlin und Brandenburg haben ihren Unmut über die mediale Berichterstattung zu den Erkenntnissen der Sonderkommission „Flughafen BER“ des BMVBS deutlich gemacht. So wurden Unterlagen und Protokolle zitiert, die weder dem Aufsichtsrat noch der Geschäftsführung vorliegen oder bekannt sind. Darüber hinaus verwundert die Tatsache, dass die Sonderkommission ‚Flughafen BER' von Staatssekretär Michael Odenwald und nicht vom eigentlich zuständigen Staatssekretär Rainer Bomba geleitet wird. Zur Sonderkommission ‚Flughafen BER' werden daher eingehende Diskussionen erwartet.“*[1063]

An dieser Stelle wollen wir einige Inhalte aus den Protokollen der SoKo BER wiedergeben. Im Gegensatz zum Anteilseigner Berlin hatte der Bund mit der SoKo ein Instrument geschaffen welches ihm einen besseren Überblick über das Projekt BER verschaffte, als er in bei den einzelnen Berliner Senatsverwaltungen vorhanden war, die wiederum untereinander nur mangelhaft kooperierten. Der Piratenfraktion wurden im Verlauf des

---

[1062] Geschäftsstelle der SoKo BER, SoKo BER Gäste und Themen der bisherigen Sitzungen
[1063] Vermerk SennInnSport ZS B 3 Ti v. 29.10.2012, Vorbereitung für die 109. Außerordentliche Aufsichtsratssitzung, S. 1f, SenInn 7, o. P.

Untersuchungsausschusses einige Sitzungsprotokolle der SoKo BER zugespielt. Der Untersuchungsausschuss hatte die Protokolle ebenfalls als Beweismittel angefordert, die vom Ministerium als „vertraulich“ eingestuft wurden. Die im Folgenden zitierten Passagen stammen jedoch aus den der Piratenfraktion zugespielten Unterlagen und nicht aus den Beweismitteln des Untersuchungsausschusses.

Dem Protokoll der ersten Sitzung der SoKo BER, die unmittelbar nach der Bekanntgabe der Verschiebung der Inbetriebnahme am 11. Mai 2012 stattfand, ist zu entnehmen, dass zumindest der Anteilseigner Bund zum damaligen Zeitpunkt über keinen angemessenen Informationsstand zum Zustand der BER-Baustelle verfügte. So gab eine Unterabteilungsleiterin des Ministeriums in der Sitzung an, dass eine Inbetriebnahme im Oktober 2012 „im Hinblick auf die landseitige Bahnanbindung [...] wohl kein Problem“ sei.[1064] Zuvor hatte der Leiter der Kommission Staatssekretär Michael Odenwald darauf hingewiesen, dass die Luftverkehrswirtschaft eine Eröffnung des Flughafens Ende Oktober 2012 favorisiere.[1065] An der vierten Sitzung der SoKo BER nahm als Gast der Bereichsleiter Aviation Management der Flughafengesellschaft teil. Dieser sagte vor der Kommission, dass die Bauarbeiten am BER planmäßig zum 18. Dezember 2012 beendet sein sollten. Ab dem 18. Januar 2013 sollte ein zehntägiger Probebetrieb stattfinden. Zu diesem Zeitpunkt wurde noch mit einer Inbetriebnahme des Flughafens am 17. März 2013 gerechnet.[1066] Zu dem Vorhaben, den Flughafen am 17. März 2013 in Betrieb nehmen zu wollen stellte Horst Amann in der Sitzung der Soko am 13. August 2012 klar, dass sich aus seiner Sicht „eine Aussage zur Belastbarkeit des Termins […] zum jetzigen Zeitpunkt nicht treffen“ ließe.[1067] Der Zustand der BER-Baustelle muss im Sommer 2012 katastrophal gewesen sein – zumindest deutet darauf die Aussage Amanns hin, wonach neben den noch anstehenden Baumaßnahmen „auch bereits die ersten Sanierungsthemen“ aufschlügen.[1068] Weiter heißt es im Sitzungsprotokoll zu den Angaben Amanns:

> *„Neben den technischen Themen wie Kabeltrassen, Pavillons etc. sei aber v. a. das Thema Planung aktuell als problematisch einzuschätzen. Es gebe Defizite bei den Planungen, was den Fortgang der Bauarbeiten hemme. Die Konsequenzen aus der Kündigung der pg bbi seien weitreichender als zunächst angenommen.“*[1069]

Der Baubetrieb sei im August 2012 „noch nicht wieder richtig angelaufen […]. Alles hänge momentan von einer vernünftigen Planung ab.[1070] Folgt man den Angaben Amanns vor der Soko BER, dann erwies es sich bereits im Sommer 2012 als fatal, dass Geschäftsführung und Aufsichtsrat im Mai entschieden hatten, sich kurzfristig von den Planern der pg bbi zu trennen. Dem Baufortschritt hat diese Maßnahme jedenfalls vor dem Hintergrund der Aussage Amanns eher geschadet als genutzt.

In der zehnten Sitzung der SoKo BER, die am 11. Juli 2012 stattfand, referierte der Gesamtprojektleiter der Flughafengesellschaft Joachim Korkhaus über die Planung der Entrauchungsanlage des Terminals. Laut damaligem Planungsstand würde es bei einem

---

[1064] Referat Z 12, Protokoll der ersten Sitzung der SoKo BER am 11. Mai 2012, S. 3
[1065] Ebd.
[1066] Referat Z 12, Protokoll der vierten Sitzung der SoKo BER am 30. Mai 2012, S. 6
[1067] Geschäftsstelle SoKo BER, Protokoll der dreizehnten Sitzung der SoKo BER am 13. August 2012, S. 2
[1068] Ebd.
[1069] Ebd.
[1070] Ebd.

Stromausfall rund 15 Sekunden bis zum Anspringen der Notstromversorgung dauern. Das Bauordnungsamt sehe in diesem Fall „die Gefahr, dass Rauchgase wieder in die Ebenen zurückströmen könnten. Sowohl die ausführenden Firmen als auch die Planer würden diese Gefahr nicht sehen.“[1071] Es seien für den Juli 2012 Heißgasrauchversuche mit verschiedenen Szenarien geplant. Im Anschluss daran sollten die Ergebnisse dem Bauordnungsamt vorgestellt werden „mit dem Ziel, dass das BOA der derzeitigen Planung aus bauordnungsrechtlicher Sicht zustimmen könne. Würde man nach dem Heißgasrauchversuch seitens des BOA keine Zustimmung erteilen, käme es zu erheblichen Umplanungen, sodass eine Inbetriebnahme zum 17.03.2013 nicht mehr ermöglicht werden könne.“[1072] Zumindest der Geschäftsführerebene war demnach im Juli 2012 schon klar, dass der von ihr in der Sitzung des Aufsichtsrats am 16. Mai 2012 vorgeschlagene Ersatztermin für die Inbetriebnahme am 17. März 2013 nur unter der Bedingung stattfinden konnte, dass das Bauordnungsamt seine Zustimmung zur damals vorhandenen Entrauchungsanlage geben würde. Der Termin wurde somit auf der Grundlage einer noch gar nicht getroffenen Entscheidung des Bauordnungsamts dem Aufsichtsrat vorgeschlagen. Dass der Aufsichtsrat dem Termin zustimmte, ohne dass zum damaligen Zeitpunkt eine Genehmigung des Bauordnungsamtes vorlag, deutet darauf hin, dass Aufsichtsrat und Geschäftsführung der Öffentlichkeit überstürzt und ohne geeignete Grundlage einen Termin nannten.

Am 22. November 2012 berichtete der damalige Technische Geschäftsführer Horst Amann in der Sitzung der SoKo BER über ein neu vorliegendes Gutachten von hhp berlin, in dem sich, so Amann, „der Gutachter hinsichtlich der Entrauchung von seiner vorherigen optimistischen Einschätzung distanziert“ habe.[1073] Dem Sitzungsprotokoll ist weiterhin zu entnehmen, dass die Vorlage dieses Gutachtens erst erfolgt sei, nachdem Amann im Zuge seiner Mängelaufnahme „eine schriftliche Bestätigung der vorherigen Annahme verlangt“ habe.[1074] Bei der Brandschutzanlage bestehe laut Amann ein „Restrisiko“, da „sehr viel geändert“ worden sei. Hinzu kämen bauliche Probleme.[1075] Bereits in der Sitzung der SoKo BER am 31. August 2012 hatte Amann unter anderem über die Probleme mit den im Terminal des BER verbauten Kabeltrassen referiert. Dabei sagte er, dass nun die Neubauphase verlassen worden sei und man sich nun der „Sanierung im Bestand“ widme. Zum Zeitpunkt der Sitzung der Kommission befand man sich laut Amann noch im „Stadium der Bestandsaufnahme und Planung“. Damit die beauftragten Unternehmen „überhaupt wieder arbeiten könnten, bräuchten sie dringend einen Ausführungsplan.“[1076] Es befänden sich bei den Kabeltrassen „überall“ „nicht erlaubte Mischbelegungen, zu viel Brandlast und Überbelegungen der Kabelschächte, dadurch würden zudem Statikprobleme der Trassen resultieren.“[1077] Die Vorbereitungsphase des vormals geplanten Inbetriebnahmetermins am 3. Juni 2012 sei

> *„regelrecht von Panik und Aktionismus geprägt gewesen und man habe gehandelt nach dem Motto ‚lege Kabel und gucke, dass Strom durchgeht'. Das ganze wäre definitiv nicht abnahmefähig gewesen. […] Im Bereich des Pavillons Nord (Bereich*

[1071] Referat Z 12, Protokoll der zehnten Sitzung der SoKo BER am 11. Juli 2012, S. 3
[1072] Ebd.
[1073] Geschäftsstelle der SoKo BER, Protokoll der achtzehnten Sitzung der SoKo BER am 22. November 2012, S. 2
[1074] Geschäftsstelle der SoKo BER, Protokoll der achtzehnten Sitzung der SoKo BER am 2. November 2012, S. 2 – Fußnote Nr. 1
[1075] Geschäftsstelle der SoKo BER, Protokoll der achtzehnten Sitzung der SoKo BER am 2. November 2012, S. 2
[1076] Geschäftsstelle der SoKo BER, Protokoll der fünfzehnten Sitzung der SoKo BER am 31. August 2012, S. 2
[1077] Ebd.

> *der Flüssigkeitsscanner) sei ein kompletter Rückbau der Kabelbelegung erforderlich."*[1078]

Mit der Arbeitsweise der damaligen Geschäftsführung der Flughafengesellschaft setze sich die SoKo BER gleich in mehreren ihrer Sitzungen auseinander. Dem Protokoll ihrer zweiten Sitzung, die am 15. Mai 2012 stattfand, ist zu entnehmen, dass zwischen dem Anteilseigner Bund und der damaligen Geschäftsführung ein angespanntes Verhältnis herrschte: So gab der Leiter der Kommission Odenwald laut Protokoll an, dass die „Haltung des Ministers gegenüber der Geschäftsführung der FBB von kritischer Distanz geprägt" sei. Ein weiterer Teilnehmer der Sitzung wies darauf hin, dass die „Kommunikation der FBB-Geschäftsführung gegenüber den Gremien mangelhaft" ausgestaltet sei.[1079] In der Sitzung der SoKo am 12. Oktober 2012 schilderte der damalige Geschäftsführer Rainer Schwarz seine Position innerhalb der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft aus seiner Sicht. Bezüglich der Geltendmachung möglicher Ansprüche der Flughafengesellschaft gegen ihn auf Grund der Verschiebung der Inbetriebnahme wird Schwarz im Sitzungsprotokoll wie folgt wiedergegeben:

> *„Er wüsste nicht, woher man Ansprüche gegen ihn selbst nehmen könnte. Er habe die Funktion des Sprechers der FBB im Hinblick auf die Außendarstellung, Gremien und Verbände. Verantwortlich für den Geschäftsbereich des Bauverantwortlichen sei der Bauverantwortliche. Er habe sich auf die laufende Berichterstattung konzentriert und sich hier sachkundig gemacht. Er sei für die übergeordnete finanzielle Steuerung verantwortlich; der Bau war Aufgabe des technischen Geschäftsführers. Für sich sehe er keine Verantwortung. Bis zum Schluss sei von Fachleuten immer wieder die Aussage gekommen, dass der Eröffnungstermin gehalten werden könne. Er habe sich 14-tägig berichten lassen."*[1080]

Die SoKo BER beurteilte die Verantwortung von Schwarz anders als dieser. Im Fazit des Sitzungsprotokolls heißt es:

> *„Die SoKo BER empfiehlt den Vertretern des Bundes im Aufsichtsrat der FBB, die Vorwürfe gegen den Sprecher der Geschäftsführung, Herrn Rainer Schwarz, bei der nächsten Aufsichtsratssitzung am 1. November 2012 aktiv anzusprechen. Die SoKo BER empfiehlt zudem: Der Aufsichtsrat soll die Frage möglicher haftungsrechtlicher Konsequenzen für beide Geschäftsführer klären lassen – auch durch externen juristischen Sachverstand."*[1081]

Bezüglich der Verschiebung der Inbetriebnahme im Mai 2012 und dem vorangegangenen Vorgang um die Schreiben von McKinsey an die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft äußerten Teilnehmer der Sitzung der SoKo BER, nachdem Einsichtnahme in die Schreiben genommen worden war, in der Sitzung am 25. Oktober 2012 ihr

> *„Unverständnis darüber [...], dass angesichts dieser dramatischen Situation die Gesellschafter und der AR nicht unverzüglich über das genaue Ausmaß der Probleme*

[1078] Geschäftsstelle der SoKo BER, Protokoll der fünfzehnten Sitzung der SoKo BER am 31. August 2012, S. 2
[1079] Referat Z 12, Protokoll der zweiten Sitzung der SoKo BER am 15. Mai 2012, S. 1
[1080] Geschäftsstelle der SoKo BER, Protokoll der achtzehnten Sitzung der SoKo BER am 12. Oktober 2012, S. 3
[1081] Ebd. S. 6f

> *informiert wurden und stattdessen der Brandschutz in den Vordergrund gestellt wurde."*[1082]

Bezüglich des zweiten McKinsey-Schreibens vom 13. April 2012, in dem eine Inbetriebnahme unter zahlreichen Voraussetzungen noch als möglich dargestellt wurde, wurde in der Sitzung am 25. Oktober 2012 festgestellt, dass die darin als Voraussetzung genannten Termine „bei Eingang des Schreibens bei der FBB bzw. vor der AR-Sitzung bereits abgelaufen waren."[1083] Schwarz hätte nach Auffassung der SoKo BER über diesen Umstand in der Aufsichtsratssitzung am 20. April 2012 – der letzten vor Bekanntgabe der Verschiebung – „detailliert berichten" müssen.[1084] Aus diesem Grund ist dem Protokoll der Sitzung am 25. Oktober 2012 als Fazit zu entnehmen, dass „nach Bewertung der Soko" die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft den Aufsichtsrat in dessen Sitzung am 20. April 2012

> *„nicht ausreichend darüber informiert [hat], dass der Eröffnungstermin bereits aus operativen Gründen in höchstem Maße gefährdet war. Die vorgelegten Dokumente belegen, dass mindestes eine reibungslose Inbetriebnahme zum geplanten Termin nicht nur wegen der Brandschutzproblematik unmöglich war. Die Fakten sind Herrn Schwarz schon sehr früh vor der AR-Sitzung im April bekannt gewesen."*[1085]

2. Der Sonderausschuss BER des Landtags Brandenburg

Um die zuvor in mehreren Ausschüssen stattfindende Befassung mit einzelnen Fragen zum Themenkomplex BER in einem Ausschuss zu bündeln, richtete der Landtag Brandenburg Anfang des Jahres 2013 einen Sonderausschuss ein. Mit diesem solle dem „unmittelbaren Informationsfluss seitens der Landesregierung und der Geschäftsführung der FBB" ein entsprechender Raum gegeben werden, wie es auf der Internetpräsenz des Landtags Brandenburg heißt.[1086] Die Einsetzung des Sonderausschusses hatten im Januar 2013 die Fraktionen von SPD, Die Linke und FDP beantragt. Der Ausschuss solle der „Zusammenführung der Beratungen zum BER im Landtag Brandenburg, die bisher zu einzelnen Fachfragen in den jeweils zuständigen Fachausschüssen durchgeführt werden" dienen.[1087] Mit dem Sonderausschuss sollte ein maßgeblicher Beitrag „zur künftigen Verbesserung der Qualität der Information des Landtages" geleistet werden.[1088] Der regelmäßig tagende Ausschuss sollte laut Einsetzungsbeschluss aus zehn Mitgliedern bestehen und dem Landtag spätestens drei Monate vor Ende der Legislaturperiode einen Bericht über seine Tätigkeit vorlegen.[1089] In der Begründung des Antrags zur Einsetzung des Ausschusses heißt es:

[1082] Geschäftsstelle der SoKo BER, Protokoll der achtzehnten Sitzung der SoKo BER am 25. Oktober 2012, S. 2
[1083] Ebd. S. 3
[1084] Ebd.
[1085] Ebd. S. 3
[1086]http://www.landtag.brandenburg.de/de/parlament/ausschuesse_und_gremien/sonderausschuss_ber_%286._wahlperiode%29/675195 (Stand: 18.03.2016)
[1087] Landtag Brandenburg, 5. Wahlperiode, Drs. 5/6648
[1088] Ebd.
[1089] Landtag Brandenburg, 5. Wahlperiode, Drs. 5/6648

> *„Die erneute Verschiebung des Eröffnungstermins macht die massiven und vielschichtigen Probleme im Zusammenhang mit dem Bau und der Inbetriebnahme des BER noch einmal deutlich.“*[1090]

Bisher seien die mit dem Flughafen BER verbundenen Themen wie Lärmschutz, die Finanzierung des BER sowie Fragen, die Aufsichtsratssitzungen der Flughafengesellschaft betrafen, in den verschiedenen Ausschüssen des Landtags behandelt worden. „Ein Festhalten an dieser Zersplitterung in unterschiedlichen Ausschüssen bei der Befassung des Landtages als Haushaltsgesetzgeber“ sei „nicht zielführend“.[1091] Es bedürfe vielmehr einer Zusammenführung aller Beratungen in einem Sonderausschuss, „der sich umfassend mit allen Facetten des Flughafenbaus befasst und seine Arbeit aktiv nach vorn auf das Gelingen des Projekts ausrichtet.“[1092] In der Plenardebatte zum Antrag auf Einsetzung des Sonderausschusses BER am 23. Januar 2013 betonte der Abgeordnete Gregor Beyer (FDP) das Ansinnen, mit dem Sonderausschuss das Landesparlament „so umfänglich und vor allem auch so transparent wie irgend möglich in die diversen Entscheidungsprozesse“ einzubeziehen. „Wir, dieses Parlament, sind der Aufsichtsrat der Landesregierung, und damit sind wir der Aufsichtsrat des Aufsichtsrates der FBB.“[1093] Man habe sich ausdrücklich darauf verständigt, keinen Untersuchungsausschuss einzusetzen, da solch ein Ausschuss „eher rückwärtsgewandt“ arbeiten würde.[1094] Der SPD-Abgeordnete Mike Bischoff wies im Zusammenhang mit dem von den Antragstellern beabsichtigten „Höchstmaß an Transparenz“, welches mit dem Sonderausschuss hergestellt werden solle, auf die hierzu erfolgende „Bündelung“ der Themen um den Flughafen BER hin:

> *„Wenn der Aufsichtsratsvorsitzende oder Staatssekretär Bretschneider zu allen Plänen, anstehenden Entscheidungen und finanziellen Folgen Rede und Antwort stehen, kann es nur gut sein, wenn sich das Parlament in Gänze und nicht immer nur bezogen auf Teilaspekte konzentriert eine Meinung bilden kann.“*[1095]

Die Abgeordnete Kornelia Wehlan (Die Linke) betonte ebenfalls, dass die „Stückelung“ bei der Behandlung des Themas BER durch den Landtag „abgeschafft“ gehöre. Auch bringe das Parlament mit der Einrichtung des Sonderausschusses zum Ausdruck, dass es „keine rückwärtsgewandte Fehlersuche, sondern eine aktiv unterstützende, nach vorn auf das Gelingen des Projektes ausgerichtete Vorgehensweise“ verfolge.[1096] Der Antrag auf Einsetzung des Sonderausschusses wurde in der Sitzung schließlich mit einer deutlichen Mehrheit angenommen.[1097]

Im Mai 2014 legte der Sonderausschuss BER einen 94-seitigen Tätigkeitsbericht vor.[1098] Insgesamt tagte der Ausschuss in der 5. Legislaturperiode fünf mal.[1099] Die ständigen Tagesordnungspunkte, welche sich der Ausschuss für seine Sitzungen gab, waren ein Bericht

---

[1090] Ebd.
[1091] Ebd.
[1092] Ebd.
[1093] Landtag Brandenburg, 5. Wahlperiode, Plenarprotokoll 5/69, S. 5655
[1094] Ebd.
[1095] Ebd. S. 5656
[1096] Ebd. S. 5657
[1097] Landtag Brandenburg, 5. Wahlperiode, Plenarprotokoll 5/69, S. 5659 u. Landtag Brandenburg, 5. Wahlperiode, Drs. 5/6648(2.ND)-B
[1098] Landtag Brandenburg, 5. Wahlperiode, Drs. 5/8963
[1099] Ebd. S. 10

über die jeweils letzte Aufsichtsratssitzung der Flughafengesellschaft, der Baufortschritt am BER, die finanzielle Situation der Flughafengesellschaft sowie die Themen Schallschutz und Nachtflugverbot.[1100] Unter „Einzelthemen" wurden laut Tätigkeitsbericht u. a. die Bereiche Flughafenasyl, Brand- und Katastrophenschutz, das Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission bzgl. der künftigen Flugrouten und die Luftverkehrsprognose durch den Sonderausschuss behandelt.[1101] Zur Arbeitsweise des Ausschusses ist im Bericht festgehalten, dass ein „wesentliches Element der Informationsgewinnung" die Berichte der Landesregierung dargestellt hätten, die diese in den Sitzungen abgegeben habe. Zum Teil seien diese Berichte durch schriftliche Stellungnahmen ergänzt worden. An allen Sitzungen habe zudem die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft teilgenommen, so dass der Ausschuss die Gelegenheit hatte, diese neben den Vertretern der Landesregierung zu befragen.[1102] Daneben hörte der Ausschuss Sachverständige und Vertreter betroffener Interessen an und besichtigte zweimal die Baustelle des BER.[1103] Zusätzlich hätten die Ausschussmitglieder Akteneinsicht genommen – auch in Protokolle der Aufsichtsratssitzungen der Flughafengesellschaft, die allerdings als Verschlusssache eingestuft gewesen seien.[1104]

In der folgenden 6. Wahlperiode wurde erneut ein Sonderausschuss BER eingesetzt. Beantragt wurde dies von den Fraktionen von SPD und Die Linke. Laut Einsetzungsbeschluss soll es seine Aufgabe sein,

> *„alle Themen und Fachfragen zum Flughafen BER, die im Landtag Brandenburg behandelt werden sollen, zusammenzuführen und konzentriert zu bearbeiten. Damit soll er den Prozess der Fertigstellung des Flughafens begleiten und zugleich für Transparenz sowie zügige Information sorgen."*[1105]

Der Ausschuss soll wie in der vergangenen Legislaturperiode auch regelmäßig tagen und aus zehn Mitgliedern bestehen. Spätestens zum Ende der Legislaturperiode soll er dem Landtag einen Bericht über seine Tätigkeit vorlegen.[1106] In der Begründung des Antrags heißt es, der Sonderausschuss solle an den der vergangenen Legislaturperiode anschließen. Mit dem erneut gebildeten Ausschuss solle „die besondere Bedeutung der Fertigstellung des Flughafen BER in Schönefeld für Brandenburg parlamentarisch deutlich gemacht werden."[1107] Zu den Themen, mit denen sich der Ausschuss befassen soll, gehören die Information des Parlaments durch die Landesregierung sowie die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft.

> *„Darüber hinaus ist der Baufortschritt, insbesondere die Fertigstellung der Entrauchungsanlage und die finanzielle Situation des Bauprojekts mit Blick auf das Land Brandenburg als Mitgesellschafter der FBB zu erörtern. Herausgehobene Aufgabe sollte die regelmäßige Befassung mit der Fertigstellung aller Schallschutzmaßnahmen sein."*[1108]

[1100] Ebd. S. 10ff
[1101] Ebd. S. 73ff
[1102] Ebd. S. 8
[1103] Ebd. S. 9
[1104] Ebd. S. 8f
[1105] Landtag Brandenburg, 6. Wahlperiode, Drs. 6/70
[1106] Ebd.
[1107] Ebd.
[1108] Ebd.

Die erneute Einsetzung eines Sonderausschusses in der 6. Wahlperiode scheint für den Landtag Brandenburg kein kontroverses Thema gewesen zu sein. Die Einsetzung wurde in der Plenarsitzung am 5. November 2014 ohne Debatte beschlossen.[1109]

Das Abgeordnetenhaus von Berlin hat bislang keinen Ausschuss eingesetzt, der sich begleitend mit dem Projekt BER befasst – der 2012 eingesetzte Untersuchungsausschuss kann nur rückblickende, in seinem Einsetzungsbeschluss formulierte, Untersuchungen anstellen. Dennoch hatten zumindest die Fraktionen von Piraten und Bündnis 90/Die Grünen mehrfach eine regelmäßige Unterrichtung des Parlaments beantragt, was von den Koalitionsfraktionen jedoch ebenso regelmäßig abgelehnt wurde. So sah bspw. ein Antrag der Piratenfraktion vom 23. Januar 2013 die Abfassung eines Vierteljahresberichtes zum Flughafen BER vor, der sich an den Vierteljahresberichten zur so genannten Risikoabschirmung für die Bankgesellschaft Berlin orientieren sollte. In solch einem Bericht sollte über den aktuellen Stand der zum Bau des BER veranlagten und verausgabten finanziellen Mittel, den jeweils aktuellen Stand der Rücklagen der Flughafengesellschaft, den jeweils aktuellen Stand von straf- und zivilrechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit dem Bau des BER sowie den Stand der Verhandlungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Europäischen Kommission berichtet werden.[1110] Die Ablehnung des Antrags durch die SPD-Fraktion begründete deren Abgeordneter Karlheinz Nolte u. a. damit, dass die im Antrag vorgesehenen Berichtsaufgaben durch die Organe der Flughafengesellschaft erledigt werden müssten. Das Abgeordnetenhaus habe lediglich zu prüfen, ob die Vertreter des Landes Berlin im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft ihren Verpflichtungen nachkommen. Und dies tue das Parlament „in den dafür vorgesehenen Ausschüssen“[1111]. Nolte nannte dabei den Hauptausschuss, in dem der BER mehrmals Thema gewesen sei, den Unterausschuss Vermögensverwaltung, den Unterausschuss Beteiligungsmanagement und -controlling sowie den Untersuchungsausschuss BER. Die Berliner SPD-Fraktion sah es demnach – ganz im Gegensatz zur SPD-Fraktion im Landtag Brandenburg – als dienlich für eine transparente Unterrichtung des Parlaments an, dass das Thema BER immer wieder in verschiedenen Ausschüssen behandelt wurde. Einen Zustand, den der Landtag Brandenburg als hinderlich ansah und dem er mit der Einrichtung seines Sonderausschusses BER begegnen wollte. Die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen beantragte am 4. Juni 2014 u. a. die Vorlage eines monatlichen Fortschrittsberichts durch den Senat, der „das Baugeschehen und die weitere Termin- und Kostenplanung für den BER“ beinhalten sollte.[1112] Der CDU-Abgeordnete Oliver Friederici begründete die Ablehnung des Antrags durch die CDU-Fraktion mit ähnlichen Hinweisen wie Nolte sie zum o. g. Antrag der Piratenfraktion vorgebracht hatte. Dass der Flughafen noch nicht eröffnet sei, sei keine Frage fehlender Informationen. Schließlich gebe es „regelmäßige Berichte in diversen Ausschüssen hier im Abgeordnetenhaus, es existiert ein Sonderausschuss in Brandenburg, die SOKO BER im Bund, wir haben hier in Berlin einen Untersuchungsausschuss und es gibt in allen drei Parlamenten Verkehrsausschüsse.“[1113] Der Antrag wurde schließlich mit den Stimmen von SPD, CDU und Linksfraktion abgelehnt.[1114] Im März 2013 hatte die Piratenfraktion beantragt u. a. einen sechswöchigen Bericht des Senats an das Abgeordnetenhaus erstellen zu lassen, der den Projektfortschritt sowie den Realisierungsgrad beim Bau des BER dokumentieren

[1109] Landtag Brandenburg, 6. Wahlperiode, Plenarprotokoll 6/2, S. 25
[1110] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/0773
[1111] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Plenarprotokoll 17/28, S. 2688
[1112] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/1686
[1113] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Plenarprotokoll 17/64, S. 6598
[1114] Ebd. S. 6600

sollte.[1115] Die Ablehnung dieses Antrags durch die Mehrheit von SPD und CDU erfolgte in der Sitzung des Abgeordnetenhauses am 24. Oktober 2013.[1116]

3. Die Begleitung des Projekts durch Transparency International und Prof. Peter Oettel

Am 24. März 2015 gab Transparency International Deutschland per Pressemitteilung bekannt, dass die Kooperation mit der Flughafengesellschaft beendet werde. Seit zehn Jahren habe man den „Integritätspakt zum Bau des Berliner Flughafens“ begleitet, „um Korruptionsfälle zu vermeiden“. „Eine Reihe von korruptiven Vorkommnissen seit Anfang 2013 und der Umgang damit hatte die Wirksamkeit des Integritätspaktes und der Kooperation zunehmend in Frage gestellt“, heißt es in der Mitteilung.[1117] Vorstandsmitglied Gisela Rüß sagte hierzu, dass „die sichtbare Ernsthaftigkeit der Beteiligten“ eine Voraussetzung für die erfolgreiche Kooperation sei. Die Flughafengesellschaft scheine „andere Prioritäten zu setzen“.[1118] Nachdem Transparency International Deutschland die Beendigung der Kooperation mitgeteilt hatte gab die Flughafengesellschaft in ihrem Sachstandsbericht BER vom März 2015 bekannt, dass sie gedenke, „die Integritätsverträge mit den Baufirmen auch unabhängig von einer Beteiligung von TI weiterzuführen.“[1119] Weiterhin solle die Zusammenarbeit mit dem externen Beobachter weitergeführt werden. „Zudem weist die FBB die Vorwürfe von TI zurück, dass ‚die sichtbare Ernsthaftigkeit aller Beteiligten’ beim Kampf gegen die Korruption fehle.“[1120] So unterstütze die Flughafengesellschaft die zum damaligen Zeitpunkt laufenden Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Neuruppin gegen Jochen Großmann. Auch habe man Informationen an die Staatsanwaltschaft übergeben.[1121] Der im Rahmen der Kooperation zwischen Transparency International und der Flughafengesellschaft beauftragte externe Beobachter Peter Oettel sagte zu der Erklärung von Transparency International vor dem Untersuchungsausschuss, dass er die Reaktion der NGO als „überzogen“[1122] empfunden habe. Es habe nach Bekanntwerden der „Korruptionserscheinung“ innerhalb der Flughafengesellschaft „Hektik“ eingesetzt und „[d]ie Verantwortliche bei Transparency, Frau Dr. Süß, fühlte sich persönliche schlecht behandelt, weil sie nicht informiert wurde.“[1123] Transparency International habe in diesem Zusammenhang auch gefordert, dass er seine Arbeit für die Flughafengesellschaft einstelle:

> *„TI wollte in Person der Vorsitzenden, dass ich meinen Job dort niederlege. Ich sah die Notwendigkeit nicht, weil ich eigentlich ziemlich gut mit der Flughafengesellschaft zusammenarbeite, und habe also die Hektik verstanden wegen der plötzlichen Korruptionserscheinung. Ich wurde so ein bisschen von TI gedrängt, ich soll doch meinen Job da beenden, aber ich habe eine andere Auffassung dazu und bin also dort geblieben, habe es auch der Flughafengesellschaft mitgeteilt, dass ich trotzdem,*

1115 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/0882
1116 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Plenarprotokoll 17/37, S. 3715
1117 Transparency International Deutschland, Pressemitteilung v. 24.03.2015
1118 Ebd.
1119 Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Sachstandsbericht BER, März 2015, Stand: 30.03.2015, S. 9
1120 Ebd.
1121 Ebd. S. 10
1122 Zeuge Peter Oettel, Protokoll der Vernehmung am 29.01.2016, S. 9
1123 Ebd. S. 8

> *obwohl TI nicht mehr dabei ist, weitermachen möchte mit der Prüfung, weil ich ungern diese Arbeit unterbreche bzw. meine Arbeit nicht zu Ende bringe.“*[1124]

Zwischen ihm als Monitor und Transparancy International habe es keine Kooperation gegeben, weil, so Oettel in seiner Vernehmung, „da keine Fachleute sind.“[1125] Die Organisation habe auch keinen Einblick in seine Arbeit gehabt. Es habe zudem keinen Vertrag zwischen ihm und Transparency International gegeben, sondern nur einen Vertrag zwischen ihm und der Flughafengesellschaft.[1126] Dass Oettel von der Flughafengesellschaft als externer Beobachter beauftragt wurde, geht jedoch auf das Engagement von Transparency International zurück. Die Organisation hatte schon vor Beginn der Baumaßnahmen versucht, sich im Rahmen der Korruptionsprävention einzubringen – wenn zunächst auch erfolglos. So war im Februar 2009 in der von Transparency International Deutschland herausgegebenen Zeitschrift „Scheinwerfer“ zu lesen, dass die Flughafengesellschaft sich erst in einem zweiten Anlauf auf den von der Organisation entwickelten „Integritätspakt“ eingelassen habe. Schon im Jahr 1995 habe Transparency „vergeblich versucht, die Betreiber von der Notwendigkeit“ des Paktes zu überzeugen.[1127] Erst nach dem Scheitern des Privatisierungsverfahrens habe sich die Flughafengesellschaft an die Organisation gewandt, zuvor habe sie eine Kooperation mit dem Argument abgelehnt, „damit gebe man ja erst zu, dass Korruption ein Risiko sei.“[1128] Mit dem von Transparency empfohlenen „Integritätspakt“ verpflichten sich

> *„die Auftraggeber und alle Bieter klaren Verfahrensvorgaben und müssen bei Verstoß mit deutlichen Sanktionen rechnen. Transparency betonte zudem die Notwendigkeit eines unabhängigen externen Beobachters, eines so genannten Monitors. Dieser soll den Ausbau des Fughafens begleiten und darüber wachen, dass Auftraggeber und alle Bieter den Integritätspakt einhalten.“*[1129]

Die Flughafengesellschaft bezeichnete ihre Kooperation mit Transparency im Februar 2005 als „richtungsweisend“.[1130] Der von der Flughafengesellschaft und Transparency unterzeichnete „Integritätsvertrag zur Vorbeugung gegen Korruption und illegale Absprachen beim Ausbau des Flughafens Schönefeld zum Airport Berlin Brandenburg International BBI“ sei

> *„ab sofort fester Bestandteil bei Vergabeverfahren zur Auswahl von Lieferanten, Bauunternehmen, Planungs- , Ingenieur- und Beratungsbüros. Er gilt auch für die Dauer der Abwicklung der Aufträge.“*[1131]

Als Monitor konnte Transparency Peter Oettel gewinnen, der laut Transparency „vor seiner Pensionierung langjährige Erfahrung als Beschaffungsexperte bei der Senatsverwaltung Berlin“ gesammelt habe. Oettel sei, bevor er den Posten als Monitor antrat, Mitglied bei

---

[1124] Ebd.
[1125] Ebd.
[1126] Ebd.
[1127] Michael Wiehen/Anja Schöne, Erfolgreicher Integritätspakt im zweiten Anlauf - Flughafen Berlin Brandenburg International. In: Scheinwerfer 42/Februar 2009
[1128] Ebd.
[1129] Ebd.
[1130] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Pressemitteilung v. 02.02.2005
[1131] Ebd.

Transparency International Deutschland geworden.[1132] Der „Integritätspakt“ enthalte u. a. folgende Elemente: Die Flughafengesellschaft verpflichte sich, „alle erforderlichen Maßnahmen zum Vermeiden von Korruption zu ergreifen“. Während des Vergabeverfahrens soll sie allen Bietern gleiche Information zukommen lassen. Sollte die Flughafengesellschaft Kenntnis über korruptive Verhaltensweisen ihrer Mitarbeiter erlangen, hat sie die Staatsanwaltschaft zu informieren. Gleiches gilt, wenn sie Kenntnis über solches Verhalten eines Bieters erlangt. Die Bieter wiederum haben sich zu verpflichten, ebenfalls „alle erforderlichen Maßnahmen zum Vermeiden von Korruption zu ergreifen“. Auch beauftragte Subunternehmen haben gleich lautende Vereinbarungen abzuschließen. Der Auftraggeber, also die Flughafengesellschaft,

> *„setzt einen qualifizierten externen unabhängigen Beobachter für die Laufzeit des Projekts ein, der unabhängig und objektiv überprüft, ob und in wieweit die Parteien den Verpflichtungen aus dem Integritätsvertrag nachkommen.“*[1133]

Zur Stellung dieses externen Beobachters heißt es bei Wiehen:

> *„Der Beobachter ist keinen Weisungen der Vertragsparteien unterworfen und hat das Recht, die Projektunterlagen sowohl des Auftraggebers als auch der Auftragnehmer und der Nachunternehmer einzusehen. Sobald der Beobachter einen Verstoß gegen den Integritätsvertrag feststellt oder festzustellen glaubt, informiert er die Geschäftsleitung des Auftraggebers und fordert diese zum Abstellen, zur Heilung der Verstöße oder anderem relevanten Verhalten auf.“*[1134]

Der externe Beobachter hat dem Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft regelmäßig einen schriftlichen Bericht über seine Tätigkeit vorzulegen.[1135] Der Beobachter schließt einen Vertrag mit der Flughafengesellschaft ab, ihm sollen die Auslagen erstattet werden und er erhält laut Wiehen „ein moderates Honorarium“.[1136] Oettel selbst schildert in einer Tätigkeitsbeschreibung, die er dem Untersuchungsausschuss zukommen ließ, seine Prüftätigkeit wie folgt: So hätten sich seit dem Jahr 2005 alle Bieter für einen Auftrag im Zusammenhang mit der Errichtung des BER für den Integritätsvertrag zu verpflichten. Sollte ein Bieter gegen die Bestimmungen verstoßen, so könne er „von weiteren Vergabeverfahren und begonnenen Projekten ausgeschlossen werden“.[1137] Er als Monitor habe dabei seit 2005 die Vergabeverfahren auf Verstöße zu überprüfen und die Flughafengesellschaft dabei zu unterstützen, „transparente und saubere Vergabeverfahren durchzusetzen“.[1138] Bis Mitte 2001 habe er

> *„alle 101 EG-weiten sowie stichprobenweise die großen der mehr als 400 nationalen Vergabeverfahren mit mehr als 2 Milliarden Euro geprüft und die Ergebnisse dokumentiert. Seit Mitte 2011 prüft der Monitor fast ausschließlich Nachaufträge und*

[1132] Michael Wiehen, Der Flughafen Berlin-Schönefeld und der Transparency International Integritätspakt. Im Internet: https://www.transparency.de/fileadmin/pdfs/Themen/Monitoring-Bericht_08-07-21.pdf (Stand: 20.04.2016), S. 2
[1133] Ebd. S. 3
[1134] Ebd.
[1135] Ebd.
[1136] Ebd. S. 4
[1137] Peter Oettel, An die Mitglieder des Untersuchungsausschusses des AH von Berlin, Oettel 1, S. 1
[1138] Ebd. S. 2

> *Ergänzungsvereinbarungen zu bereits geschlossenen Generalunternehmer-Aufträgen.“*[1139]

Von jeder Prüfung werde ein Bericht gefertigt, bisher (Stand November 2015) seien dies ca. 180 gewesen. „Alle drei Monate legt er dem AR-Vorsitzenden und der BER-Geschäftsführung einen zusammenfassenden Tätigkeitsbericht vor, bisher 59 Berichte.“[1140] Er sei als Monitor keinen Weisungen unterworfen und übe sein Amt neutral und unabhängig aus. Dabei besitze er das Recht, Projektunterlagen der Flughafengesellschaft uneingeschränkt einzusehen. Sollte er Verstöße feststellen, informiere er die Geschäftsführung und fordere

> *„diese zum Abstellen, zur Heilung der Verstöße oder anderem relevanten Verhalten auf. Er kann hierzu unverbindliche Vorschläge unterbreiten. Darüber hinaus stehen ihm keine Rechte zu, von den Parteien ein bestimmtes handeln, Dulden oder Unterlassen zu verlangen.“*[1141]

Im Zuge der Vorgänge um Jochen Grossmann wies die Flughafengesellschaft in ihren regelmäßig veröffentlichten Sachstandsberichten zum Bau des BER mehrmals auf die von ihr vorgenommenen Maßnahmen zur Korruptionsprävention hin. Dabei kehrte sie auch immer wieder die Zusammenarbeit mit Transparency International bzw. Peter Oettel heraus. So heißt es bspw. im Sachstandsbericht BER für das zweite Quartal 2014 vom 30. Juni 2014:

> *„Bereits vor Beginn der Bauarbeiten am BER hatte die FBB Anfang 2005 mit der unabhängigen Organisation Transparency International Deutschland e. V. einen Integritätsvertrag zur Vorbeugung gegen Korruption und illegale Absprachen beim Bau abgeschlossen. Als damals bundesweit erstes Unternehmen hatte die Flughafengesellschaft mit Prof. Peter Oettel auch einen unabhängigen externen Beobachter eingesetzt, der seitdem die Einhaltung des Integritätsvertrages überwacht. 2010 verschärfte die FBB ihre Korruptionsprävention noch einmal. Mitarbeiter der Flughafengesellschaft und externe Dritte wie Auftragnehmer, Dienstleister oder Geschäftspartner können sich seitdem mit möglichen Hinweisen und Fragen sowohl an einen internen Antikorruptionsbeauftragten als auch an eine externe Ombudsfrau wenden. Beide gehen Hinweisen und Verdachtsfällen wie z. B. auf Korruption, Betrug, Wirtschaftskriminalität oder Untreue nach.“*[1142]

Etwas schwächer als in dem unter dem damaligen Geschäftsführer Hartmut Mehdorn erstellten Sachstandsbericht beurteilte allerdings dessen Nachfolger Karsten Mühlenfeld die Kooperation zwischen der Flughafengesellschaft und Transparency International. So sagte er am 11. Mai 2015 vor dem Sonderausschuss BER des Landtags Brandenburg, dass die Flughafengesellschaft „niemals eine detaillierte Kooperation mit Transparency International“ gehabt habe:[1143]

[1139] Ebd.
[1140] Ebd.
[1141] Ebd.
[1142] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Sachstandsbericht BER, 2. Quartal 2014, Stand: 30.06.2014, S. 10. Vgl. auch Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Pressemitteilung v. 30.06.2014. Ähnliches war auch dem Sachstandsbericht BER vom Dezember 2014 zu entnehmen, der im Januar 2015 an die Mitglieder des Ausschusses für Bauen, Wohnen und Verkehr des Abgeordnetenhauses verteilt wurde. Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Sachstandsbericht BER Dezember 2014, Stand: 19.12.2014, S. 10f
[1143] Landtag Brandenburg, 6. Wahlperiode, P-SBER 6/4, S. 12

> *„Wir haben mit ihnen Vertragsthemen diskutiert und gemeinsam einige Paragrafen in unseren Verträgen mit Baufirmen entwickelt, um Vertrauen hinsichtlich des Themas Compliance zu generieren. Das war unsere Hauptkooperation. Unsere zweite Kooperation war die Findung eines Kollegen, der von Transparency International unterstützt wird und bei uns als unabhängiger Gutachter nachprüfen soll, ob wir alle Compliance requirements und Transparency requirements einhalten. Dieser Mitarbeiter arbeitet weiter bei uns: Prof. Oettel. Er ist niemals direkter Mitarbeiter von Transparency International gewesen. Er arbeitet weiterhin als unabhängiger Gutachter, schaut sich bei uns viele Verträge und Nachträge an und gibt der Geschäftsführung direkt Feedback, ob wir Fehler gemacht haben. [...] Die Mitarbeiter von Transparency International haben uns gegenüber geäußert, dass sie wegen Vorgängen im Umfeld der Baustelle an die Presse gegangen seien. Die Wahrheit ist: Bei allen Themen, die in der Presse gehandelt wurden, konnte uns bisher niemand nachweisen, dass wir einen Fehler gemacht haben. Wir haben auf maximale Transparenz geachtet und alle Maßnahmen ergriffen, die man ergreifen kann, um Korruption zu verhindern. Das führt aber nicht unbedingt dazu, dass man immer alles verhindern kann.“*[1144]

Schon unter der Geschäftsführung von Rainer Schwarz und Manfred Körtgen wurde die Arbeit von Oettel anscheinend eher als hinderlich betrachtet – auch wenn die Flughafengesellschaft 2015 immer wieder gerne auf ihre Maßnahmen zur Korruptionsprävention und die Zusammenarbeit mit dem Monitor berief. Zumindest lesen sich Passagen aus Protokollen der Geschäftsführersitzungen aus dem Jahr 2011 so, dass Oettel insbesondere dem Technischen Geschäftsführer Körtgen ein Dorn im Auge war. Im Protokoll der Geschäftsführersitzung vom 12. Januar 2011 wird der Zeiteinsatz, den Oettel für seine Prüfungen einbrachte, sowie die damit verbundene Vergütung in Frage gestellt:

> *„Des Weiteren wird die Höhe der monatlichen Vergütungen von Prof. Oettel erörtert. Ursprünglich wurde beim Abschluss des Beobachtervertrages in Abstimmung mit TI von einem zeitlichen Einsatz von ca. 30 Stunden im Monat ausgegangen. Der zeitliche Einsatz übersteigt ein Vielfaches des ursprünglichen zeitlichen Ansatzes. Nach Angaben von Prof. Oettel werde er nunmehr den Schwerpunkt seiner Prüfungen auf Nachträge konzentrieren. Die GF hält es auf Grund der Besonderheit des Beobachtervertrages für nicht geboten, Herrn Prof. Oettel Vorgaben über die Prüfungen zu machen. Allerdings sollten über eine Begrenzung der monatlichen Vergütungshöhe mit Prof. Oettel Gespräche geführt werden. Herr Egger wird beauftragt, die Gespräche mit TI und Prof. Oettel hierüber zu führen.“*[1145]

Im Sommer 2011 gab es schließlich seitens der Geschäftsführerebene Überlegungen, sich vom Monitor Peter Oettel zu trennen. So heißt es im Protokoll der Geschäftsführersitzung vom 20. Juli 2011:

> *„GT [Geschäftsführer Technik/Manfred Körtgen, d. V.] lehnt die weitere Prüfung von Nachträgen für das Projekt BBI durch Herrn Prof. Oettel ab. Die Prüfung sei für die Vergabeverfahren vereinbart worden. Für Nachträge ist dies nicht mehr der Fall. Es sind ausreichend anderweitige Kontrollinstanzen implementiert worden, die*

[1144] Ebd.
[1145] Protokoll Nr. 02/2011 der GFS vom 12.01.2011, FBB 483, Bl. 8f

Nachträge überprüfen. Mit Beendigung des letzten Vergabeverfahrens im Bereich B soll daher auch das Vertragsverhältnis mit Herrn Prof. Oettel beendet werden."[1146]

Bei der Geschäftsführersitzung am 27. Juli 2011 wurde wiederum über die Kooperation mit Transparency International bzw. Peter Oettel gesprochen. Unter dem Tagesordnungspunkt „Vertrag Transparency international (Prof. Oettel)" heißt es, der Justiziar der Flughafengesellschaft Gottfried Egger habe in der Sitzung erläutert, dass „die Prüfung von Nachträgen aus der Vertragshistorie und nach dem Wortlaut des vorliegenden Vertrages Inhalt der bestehenden Vereinbarung ist."[1147] Körtgen wiederum vertrat in der Sitzung die Auffassung, dass „die Prüfung von Vergabverfahren BBI und nicht die Prüfung von Nachträgen Inhalt des Vertrages" sei.[1148] Die Vergabeverfahren seien „aufgrund des Projektfortschritts nahezu beendet". Darüber hinaus sei „der ursprünglich vereinbarte finanzielle Umfang der Prüfungsaktivitäten deutlich überschritten."[1149] Die Rechtsabteilung der Flughafengesellschaft wurde schließlich von der Geschäftsführung beauftragt, „den Prüfumfang auf das ursprünglich vereinbarte Vertragsvolumen und eine Stichprobenkontrolle zurück zu führen".[1150] Dass in den Geschäftsführungssitzungen darüber gesprochen wurde, die Zusammenarbeit mit ihm zu beenden, konnte Oettel bei seiner Vernehmung durch den Untersuchungsausschuss nicht bestätigen. Danach gefragt sagte er: „Meine Tätigkeit sollte von Dr. Körtgen nie beendet werden. Da ist irgendeine falsche Information gekommen. Ganz im Gegenteil! Wir haben eigentlich gut zusammengearbeitet."[1151] Diese Aussage deutet wiederum darauf hin, dass die damalige Geschäftsführung der Flughafengesellschaft nicht nur gegenüber dem Aufsichtsrat eine zweifelhafte Informationspolitik an den Tag legte, sondern auch gegenüber dem von ihr selbst beauftragten unabhängigen Beobachter Oettel.

4. Externe Berater

Die Flughafengesellschaft griff seit Beginn der Errichtung des Flughafens Berlin Brandenburg auf verschiedene externe Berater bzw. Beratungsunternehmen zurück. So war PricewaterhouseCoopers (PWC) seit 2006 mit unterschiedlichen gutachterlichen Aufgaben betraut, wozu bspw. die „Plausibilisierung des Finanzmittelbedarfs nach Verschiebung der IBN [Inbetriebnahme, d. V.], die Kalkulation von Luftverkehrsentgelten und die Prüfung der Mittelverwendung sowie kleinteilige Gutachten" gehörten. Hinzu komme in den Jahren 2009 bis 2011 die Beauftragung von PWC mit der Abschlussprüfung und Steuerberatung. Dies teilte der Senat in einer Antwort auf eine Schriftliche Anfrage von Martin Delius mit.[1152] In einer Präsentation für den Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft, die von PWC erstellt wurde, heißt es zu deren Beauftragung bzgl. der „Plausibilisierung Finanzierungskonzept Flughafen Berlin Brandenburg GmbH":

„Ziel des Auftrags ist die Analyse und Einschätzung des von FBB erstellten Finanzierungskonzeptes für die Gesellschafter bzw. den Aufsichtsrat der FBB. Basierend auf den Ergebnissen unseres vorangegangenen Auftrags ‚Analyse des Verfahrens zur Ermittlung des Mehraufwandes und Plausibilisierung der

---

1146 Protokoll Nr. 25/2011 der GFS vom 20.07.2011, FBB 483, Bl. 103
1147 Ebd. Bl. 108
1148 Protokoll Nr. 26/2011 der GFS vom 27.07.2011, FBB 483, Bl. 108
1149 Ebd.
1150 Ebd.
1151 Zeuge Peter Oettel, Protokoll der Vernehmung am 29.01.2016, S. 16
1152 Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/17998

> *Liquiditätsplanung' im Juni 2012 sind Schwerpunkte unseres Auftrages die Analyse und Einschätzung der Notwendigkeit des veranschlagten Eigenkapitalbedarfes bzw. Bewertung der geplanten Finanzierung des zuvor festgestellten Mehraufwands. Die Plausibilisierung der Höhe des Mehraufwandes ist explizit nicht Gegenstand unseres Auftrages, ebenso wie die eingehende Plausibilisierung des Business Planes und/oder der Liquiditätsplanung."*[1153]

In diesem Zusammenhang wurde die Flughafengesellschaft von Seiten der PWC auch in der Person des heutigen Finanzsenators Matthias Kollatz-Ahnen beraten. Dieser nahm als Vertreter von PWC zum Beispiel an der Aufsichtsratssitzung am 16. August 2012 teil, in der der o. g. Auftrag von PWC behandelt wurde.[1154] PWC ist zudem im Zusammenhang mit der Übernahme einer 100prozentigen Bürgschaft für Kredite der Flughafengesellschaft in Höhe von 2,4 Milliarden Euro von den Anteilseignern der Flughafengesellschaft – den Ländern Brandenburg und Berlin sowie der Bundesrepublik Deutschland – mit der „Durchführung des Bürgschaftsverfahrens und der laufenden Abwicklung der Bürgschaft" beauftragt.[1155]

Die Beratungsgesellschaft KPMG war nach Angaben des Senats in den Jahren von 2006 bis 2008 mit der Abschlussprüfung und Steuerberatung beauftragt. Von „Juni 2011 bis März 2012 sowie im September 2013" habe KPMG das Risikomanagementsystem der Flughafengesellschaft geprüft. Von Februar bis Mai 2013 sei KPMG mit der Erstellung eines Haftungsgutachtens beauftragt gewesen.[1156] Die von der Flughafengesellschaft vorgegebene Methodik dieser Prüfung der Haftung von Mitgliedern der Geschäftsführung und des Aufsichtsrats war im Bericht des Landesrechnungshofs Brandenburg vom 10. Juli 2015 scharf kritisiert worden. Das gewählte Prüfungsverfahren stelle „keine geeignete Grundlage für eine umfassende und objektive Beurteilung von Pflichtverletzungen der FBB-Organmitglieder dar".[1157] Weiterhin erbrachte die KPMG nach Angaben des Senats seit 2013 „verschiedene Management-Beratungsleistungen [...] bspw. im Bereich Rechnungswesen, Nachtragsmanagement und Einkauf."[1158]

Seit dem Jahr 2012 ist die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft BDO mit der Abschlussprüfung und Steuerberatung von der Flughafengesellschaft beauftragt.[1159]

Das Unternehmen Roland Berger ist nach Angaben des Senats seit Mai 2012 „mit Management-Beratungsleitungen" beauftragt. Diese sollen „im Zusammenhang mit der Restrukturierung und Beschleunigung der Inbetriebnahme des BER-Projektes (Projekt-Management-Office)" stehen.[1160] Was sich in diesen Angaben des Senats eher überschaubar liest, war in Wirtlichkeit eine grundlegende Änderung in der Projektstruktur, die der vormalige Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Hartmut Mehdorn unter dem Namen

---

[1153] Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH, Niederschrift über die Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 16. August 2012, FBB 254, Bl. 57
[1154] Vgl. ebd. Bl. 30ff
[1155] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/10855
[1156] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/17998
[1157] Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg über die Prüfung der Betätigung des Landes Brandenburg als Gesellschafter der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH im Zusammenhang mit den Kostensteigerungen und Verzögerungen beim Bau des Flughafens BER v. 10.07.2015, S. 38
[1158] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/17998
[1159] Ebd.
[1160] Ebd.

SPRINT veranlasst hatte. In diesem „Beschleunigungsprogramm“ sollten „sämtliche mit der Inbetriebnahme des BER zusammenhängenden Prozesse gebündelt [werden], angefangen von den Restbauarbeiten über Genehmigungen, Probebetrieb bis zur Flughafeneröffnung selbst.“ Das „Projekt-Management-Office“ (PMO) wurde gebildet, um das Projekt SPRINT zu steuern bzw. als „zentrales Managementinstrument“ zu fungieren. „Für die Leitung des PMO wird eine erprobte und erfahrene externe Kapazität gebunden, die für die Laufzeit des Projekts zur Verfügung stehen wird“, heißt es im Sachstandsbericht der Flughafengesellschaft vom 19. April 2013 zur Beauftragung von Roland Berger.[1161] Am 1. Mai 2013 hatte das PMO seine Arbeit aufgenommen:

> *„Es stellt die Unterstützungsinstrumente für die Umsetzung des SPRINT-Projekts zur Verfügung. Dazu zählen unter anderem das klare, fokussierte Reporting, ein übergreifender und einheitlicher Zeitplan sowie die Unterstützung der internen und externen Kommunikation. Das PMO ist das Bindeglied zwischen der Geschäftsführung und den Inbetriebnahme-Managern.“*[1162]

Das Unternehmen McKinsey hatte von Januar 2010 bis Juni 2012 einen Auftrag im Zusammenhang mit dem ORAT-Projekt und war dabei für das Projekt Management Office, Betriebskonzepte, Schulungen und den Probebetrieb zuständig. Weiterhin erhielt McKinsey eine Beauftragung „im Rahmen des FBB 2020-Strategieprozesses von August bis Dezember 2014 sowie für einen Workshop mit der Geschäftsführung im Juli 2014“.[1163]

Zu den von der Flughafengesellschaft beauftragten Kanzleien gehörten und gehören Hengeler Mueller, die 2013 im Zusammenhang mit der o. g. Haftungsprüfung beauftragt waren, sowie die Kanzlei Kapellmann, die die Flughafengesellschaft nach Angaben des Senats seit dem Jahr 2006 „zu baurechtlichen Themen beraten“ habe und „mit der Prozessführung zu baurechtlichen Klagen“ beauftragt wurde.[1164]

[1161] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Sachstandsbericht BER v. 19.04.2013, S. 3
[1162] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Sachstandsbericht BER v. 13.05.2013, S. 3
[1163] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/17998
[1164] Ebd.

XIX. Die Arbeit der Rechnungshöfe zum Projekt BER

1. Der Bundesrechnungshof

Der Bundesrechnungshof nahm sich schon lange vor dem ersten Spatenstich des Projekts „Großflughafen" an. So berichtete der Spiegel in seiner Ausgabe 7/1995 über zwei Gutachten des Bundesrechnungshofs vom 15. und 20. Dezember 1994, die an das Bundesverkehrsministerium adressiert gewesen seien. Darin enthalten sei die Aussage der Prüfer, dass es aus ihrer Sicht „nicht verantwortbar" sei, „auf dieser Grundlage einen Ausbau zu planen, der Risiken für die öffentlichen Haushalte in Milliardenhöhe beinhaltet".[1165]Bei „monatelangen Recherchen" seien die Prüfer „auf geschönte Zahlen, unkalkulierte finanzielle und ökologische Risiken und immer wieder auf schlampiges Geschäftsgebahren der staatlichen Flughafen-Betreibergesellschaft" [1166] gestoßen, heißt es im Bericht des Spiegel. Aus diesem Grund habe der Bundesrechnungshof dem damaligen Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann dringend geraten, „alle Entscheidungen in Sachen Flughafenbau ‚zurückzustellen'".[1167] Laut dem Bericht des Spiegel soll der Bundesrechnungshof die Auffassung vertreten haben, dass die Prognosen für künftige Passagierzahlen am neuen Flughafen zu hoch gegriffen waren. Auch wenn diese Befürchtung sich in der Rückschau als falsch erwiesen hat, so ist dennoch festzuhalten, dass die Flughafengesellschaft schon im frühen Stadium der Flughafenplanung nicht in der Lage gewesen zu sein schien, nachvollziehbare Berechnungen vorzulegen. Man könnte demnach einerseits und richtigerweise die Behauptung aufstellen, dass der Bundesrechnungshof mit seinen eigenen damaligen Berechnungen zur künftigen Entwicklung der Passagierzahlen falsch gelegen haben mag. Man könnte jedoch andererseits ebenso behaupten, die Flughafengesellschaft und ihre Anteilseigner haben einfach Glück gehabt, dass sich die Passagierzahlen in den letzten Jahren so deutlich erhöhten. Das zweite Gutachten des Bundesrechnungshofs soll sich auf die missglückten Grundstücksgeschäfte der Flughafengesellschaft beim so genannten Baufeld Ost bezogen haben. Diese Geschäfte waren zum damaligen Zeitpunkt laut Spiegel die „Hauptursache der aktuellen Finanznot" der Flughafengesellschaft, die ein Jahr zuvor nur „dank einer Millionenspritze der staatlichen Eigentümer" ein Jahr zuvor dem Konkurs entgangen sei.[1168] Zu den Grundstückskäufen hieß es im Gutachten des Bundesrechnungshofs, es sei hierbei eine „sich ergänzende Mischung von Unzulänglichkeiten sowohl der Geschäftsführung als auch des Aufsichtsrats" feststellbar gewesen, die eine „Schieflage des Konzerns verursacht" und das Defizit der Flughafengesellschaft um 400 Millionen Mark erhöht hätten.[1169] Der damalige Zustand der Flughafengesellschaft war laut dem Bericht des Bundesrechnungshofs katastrophal. Es drohe für 1996 „erneut die Gefahr einer Überschuldung und damit einer zusätzlichen Belastung für die öffentlichen Hände".[1170]

Am 12. September 2011 sandte der Bundesrechnungshof eine Mitteilung an das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie an das Bundesfinanzministerium. In dem Schreiben geht es um eine vom Bundesrechnungshof vorgenommene „Prüfung der Betätigung des Bundes bei der Flughafen Berlin-Schönefeld

---

[1165] Zit. nach Der Spiegel, Geschlampt und geschönt, 7/1995
[1166] Ebd.
[1167] Ebd.
[1168] Der Spiegel, Geschlampt und geschönt, 7/1995
[1169] Zit. n. ebd.
[1170] Zit. n. ebd.

GmbH hinsichtlich der Einrichtung eines Bürgencontrollings".[1171] Hintergrund der Prüfung war der Umstand, dass die Flughafengesellschaft zur Finanzierung des Flughafenbaus Kredite in einer Höhe von 2,4 Milliarden Euro aufnahm. Der Bund ist zu 26 Prozent an der Flughafengesellschaft beteiligt. Das Bundesfinanzministerium hatte im Jahr 2008 entschieden, ebenso wie die Anteilseigner Berlin und Brandenburg eine 100prozentige Bürgschaft für diese Kredite entsprechend der Anteile des Bundes an der Flughafengesellschaft zu übernehmen.

Die Übernahme einer Bürgschaft des Landes Berlin ist im Gesetz zur Sicherstellung der Finanzierung des Flughafens Berlin-Brandenburg International (BBI-Finanzierungs-Sicherstellungsgesetz) vom 1. Oktober 2008 geregelt. Nach Auskunft des Senats wurde auf Grundlage dieses Gesetzes am 9. September 2009 vom Land Berlin eine Bürgschaft für Kredite der Flughafengesellschaft zur Errichtung des neuen Flughafens übernommen. Die Höhe der Bürgschaft beträgt 888 Millionen Euro. Diese Summe errechnet sich aus dem Anteil von 37 Prozent, den Berlin an der Flughafengesellschaft hält. Nach Aussagen des Senats handelt es sich bei der Übernahme der 100prozentigen Bürgschaft um die wirtschaftlichste Lösung für das Land. Eine reduzierte Bürgschaftssumme (80 Prozent) sei für Berlin nicht in Frage gekommen: „Zum Zeitpunkt der Übernahme der Bürgschaft für die Flughafenfinanzierung war aufgrund der durch die Finanzkrise beeinflussten schlechten Marktlage eine bankseitig tragbare Finanzierung mit einer 80%-Bürgschaft nicht darstellbar", heißt es in der Antwort auf eine parlamentarische Anfrage von Martin Delius.[1172] Abgewickelt wird die Bürgschaft durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers, die als gemeinsamer Mandatar von Berlin, Brandenburg und Bund auftritt. Die Übernahme der Bürgschaft sei durch PricewaterhousCoopers seinerzeit als „noch vertretbar" eingestuft worden, wie es in der Antwort des Senats heißt.[1173]

Der Bundesrechnungshof merkt zur Übernahme der Bürgschaft des Bundes an, dass der Bund eine „eigene Vergleichsberechnung zu den wirtschaftlichen Vorteilen gegenüber einer 80%-Bürgschaft […] nicht erstellen" ließ.[1174] Der Bundesrechnungshof teilt hierzu seine Ansicht mit, dass „Grundlagenentscheidungen von so erheblicher finanzieller Bedeutung auf um eigene Bewertungen vervollständigten Grundlagen beruhen" sollten.[1175] Nach Ansicht der Behörde hätten die beiden von ihr angeschriebenen Ministerien die Entscheidung für die Übernahme der Bürgschaft basierend auf einer „unzureichenden Informationsgrundlage" getroffen, denn „[a]llein auf der vom Unternehmen [der Flughafengesellschaft, d. V.] bereitgestellten Grundlage konnten die Ministerien Vor- und Nachteile des neuen FBS-Bürgschaftsmodells nicht umfassend bewerten."[1176] Zur Beurteilung von PricewaterhouseCoopers, die Übernahme der 100-Prozent-Bürgschaft sei „noch vertretbar" hält der Bundesrechnungshof in seinem Schreiben fest, dass PricewaterhouseCoopers im Zuge dieser Einstufung nicht ausgeführt habe, „unter welchen Annahmen – etwa zu

---

[1171] Bundesrechnungshof, Mitteilung an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und an das Bundesministerium der Finanzen über die Prüfung der Betätigung des Bundes bei der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH hinsichtlich der Einrichtung eines Bürgencontrollings v. 12.09.2011 – Gz.: III4-2010-0877
[1172] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/10855
[1173] Ebd.
[1174] Bundesrechnungshof, Mitteilung an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und an das Bundesministerium der Finanzen über die Prüfung der Betätigung des Bundes bei der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH hinsichtlich der Einrichtung eines Bürgencontrollings v. 12.09.2011 – Gz.: III4-2010-0877, S. 3
[1175] Ebd.
[1176] Ebd. S. 8

Investitionsvolumen, Passagierzahlen, Entgeltsystem und Erträgen – die Bürgschaftsübernahme nicht mehr vertretbar sei."[1177] Das Bundesverkehrsministerium und das Bundesfinanzministerium „hätten hierzu ergänzende Ausführungen verlangen sollen."[1178] Weiterhin kritisiert der Bundesrechnungshof, dass die gemeinsame Bürgschaftsentscheidung von Bund, Berlin und Brandenburg nicht vorsehe, dass „die Bürgern Investitionen der FBS von wesentlicher Bedeutung zustimmen müssen. Der Bundesrechnungshof hält eine Zustimmungspflicht der Bürgen bei wesentlichen Investitionen für geboten."[1179] Denn ohne eine Zustimmungspflicht könnten

> *„die Bürgen Entscheidungen der Gesellschaft, die die Risikoposition der Bürgen verschlechtern, nur dann verhindern, wenn der Aufsichtsrat bzw. die Gesellschafterversammlung im Sinne der Bürgen stimmen. Es ist den Bürgen mithin nicht möglich, eigene Folgerungen aus den erhaltenen Informationen gegen den Willen der Gesellschaft durchzusetzen. Die Interessen von Aufsichtsrat oder Gesellschafterversammlung als Organe der Gesellschaft müssen nicht zwingend mit den Interessen der Bürgen übereinstimmen. So ist es denkbar, dass eine geplante Maßnahme der FBS durchaus vorteilhaft für die Gesellschaft sein kann, jedoch das Risiko einer Inanspruchnahme der Bürgen erheblich erhöht."*[1180]

Anders ausgedrückt: Dadurch, dass die öffentliche Hand in Gestalt von Bund, Berlin und Brandenburg auf das Festschreiben einer Zustimmungspflicht bei wichtigen Investitionen der Flughafengesellschaft verzichtet haben, aber gleichzeitig im schlimmsten Fall für deren Kredite in Höhe von 2,4 Milliarden Euro geradestehen müssen, wurde der Flughafengesellschaft quasi ein Freibrief ausgestellt. Denn auch wenn die Anteilseigner Vertreter in den Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft entsenden sind diese in erster Linie den Interessen der Flughafengesellschaft und nicht den en der öffentlichen Hand unterworfen. Zur Begründung, warum die Kredite der Flughafengesellschaft zu 100 Prozent verbürgt wurden, teilte die Berliner Senatsverwaltung für Finanzen auf eine parlamentarische Anfrage von Martin Delius mit, dass das Land Berlin grundsätzlich verpflichtet sei, die wirtschaftlichste Lösung anzustreben. Als das Land die Bürgschaft übernahm, sei „aufgrund der durch die Finanzkrise beeinflussten schlechten Marktlage eine bankseitig tragbare Finanzierung mit einer 80%-Prozent-Bürgschaft nicht darstellbar" gewesen.[1181] Aus dieser Antwort lässt sich herauslesen, dass – Finanzmarktkrise hin oder her – die Kredit gebenden Banken nicht das vollste Vertrauen in die Fähigkeiten der Flughafengesellschaft hatten.

Am 20. März 2014 verfasste der Bundesrechnungshof ein 22-seitiges Schreiben an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, in welchem sich die Prüfer unter anderem mit der Gesamtplanung des Projekts BER, der Projektstruktur, den Informationsflüssen und dem von Hartmut Mehdorn ins Leben gerufenen SPRINT-Programm auseinandersetzten. Als ein umfassendes Ergebnis halten die Prüfer fest, dass

> *„der Bund als Gesellschafter und über seine Aufsichtsratsmitglieder derzeit zwar umfangreiche Informationen über das BER-Projekt erhält. Diese Informationen genügen jedoch kaum den an sie zu stellenden Anforderungen hinsichtlich Konsistenz*

[1177] Ebd. S. 3
[1178] Ebd.
[1179] Ebd. S. 3f
[1180] Ebd. S. 11
[1181] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/10855, S. 1

> *und Handhabbarkeit. Es bedarf dringend einer Konzentration der Berichterstattung über das BER-Projekt auf das Wesentliche. Möglich ist eine solche Konzentration allein über eine weiterhin aktive Mitgestaltung des Berichtswesens durch den Aufsichtsrat selbst.“*[1182]

Zur Gesamtplanung und dem Informationsstand des Aufsichtsrats mit Stand März 2014 heißt es in dem Schreiben, dass die Geschäftsführung der Flughafengesellschaft bereits im Oktober 2013 für Sommer 2014 einen Fertigstellungstermin für den Flughafen sowie „die Nennung von Gesamtkosten mit einer ‚Genauigkeit von ca. 80 %'“ angekündigt habe. Diese Informationen würden vom Aufsichtsrat und den Gesellschaften auch benötigt, um über weitere Kapitalzuführungen an die Flughafengesellschaft entscheiden zu können. Zum Zeitpunkt der Abfassung des Schreibens sei der „Informationsstand zu der Gesamtplanung [...] unzureichend. [...] Der Bundesrechnungshof empfiehlt, von der Geschäftsführung nachdrücklich belastbare Daten zum Finanzierungskonzept und zur Gesamtplanung einzufordern.“[1183]

Zum SPRINT-Programm heißt es in dem Brief, dass dessen damalige Berichterstattung verdeutliche, dass die Strukturen des Programms im Jahr 2014 „noch nicht ihre volle Arbeitsfähigkeit erreicht haben.“[1184] Anhand der bestehenden Strukturen lasse sich „nicht klar beurteilen“ ob „Planung, Ausführung und Überwachung nunmehr konsequent getrennt sind.“[1185] Aus diesem Grund sei der Bund angehalten, „klarstellende Organisationsunterlagen zur Trennung von Planung, Ausführung und Überwachung einzufordern.“[1186] Laut dem Schreiben hatte sich der Bundesrechnungshof im Mai 2013 für die Installation eines externen Aufsichtsratscontrollings ausgesprochen, welches sich auch mit Vor-Ort-Terminen auf der Baustelle des BER ein Bild der Lage verschaffen sollte. Das Bundesministerium sei dieser Empfehlung bisher allerdings nicht nachgekommen, da – so die Begründung des Ministeriums – mit der Beauftragung eines externen Controllings die „notwendige Vertrauensbasis für die Zusammenarbeit mit der neu besetzten Geschäftsführung nicht beschädigt werden“ sollte.[1187] Diese Begründung lässt der Bundesrechnungshof in seinem Schreiben vom 20. März 2014 nicht gelten:

> *„Das Argument, die notwendige Vertrauensbasis zur neuen Geschäftsführung solle nicht durch neue Kontrollstrukturen belastet werden, verliert jedoch nach Ansicht des Bundesrechnungshofes mit fortschreitender Zeit an Gewicht. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die Geschäftsführung seit dem Frühjahr 2013 wiederholt Zusagen über die Benennung eines Inbetriebnahmetermins und eines Finanzierungskonzeptes nicht eingehalten hat.“*[1188]

Aus diesem Grund hielt der Bundesrechnungshof in seinem Schreiben an der Forderung nach einem externen Aufsichtsratscontrolling fest. Das mit dem SPRINT-Projekt einhergehende Berichtswesen hielt der Bundesrechnungshof nicht für ausreichend und monierte, dass dieses seit Oktober 2013 erneut umgestaltet worden sei. Zudem listet er Schwächen der SPRINT-

---

[1182] Schreiben des Bundesrechnungshofs an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur v. 20. März 2014, S. 1f
[1183] Ebd. S. 3
[1184] Ebd. S. 6
[1185] Ebd.
[1186] Ebd.
[1187] Ebd. S. 7
[1188] Ebd.

Berichte auf. Der Aufsichtsrat hingegen benötige „ein dauerhaft konsistentes Berichtswesen [...] Änderungen der Berichterstattung erschweren es grundsätzlich, Projektfortschritte festzustellen und zu bewerten.“[1189] Der Projektfortschritt könne anhand der SPRINT-Berichte nicht eingehender beurteilt werden, da von der Geschäftsführung „keine Meilensteine oder konkrete Ziele auf der Zeitachse definiert“[1190] worden seien:

> *„Daher kann nicht festgestellt werden, ob die mit SPRINT angestrebten Ziele objektiv erreicht wurden. Ebenso wenig kann beurteilt werden, welchen Beitrag SPRINT zum Projektfortschritt gleistet hat. Die Aussagen der Geschäftsführung zum Projektfortschritt sind eher allgemein gehalten (z. B. ‚SPRINT hat die Arbeiten weiter vorangebracht', ‚Großteil der Module haben Einzelterminpläne erstellt', ‚Wir wissen mittlerweile im Detail, was als nächstes zu tun ist.')“*[1191]

Vor diesem Hintergrund müsse der Bund „auf der Vorlage von Planungsunterlagen mit Darstellung von Meilensteinen und kritischem Pfad [...] bestehen.“[1192] Auch der Umstand, dass bis zur Abfassung des Schreibens immer noch kein Finanzierungskonzept der Flughafengesellschaft „mit zumindest den Komponenten Kapitalbedarf, Mittelherkunft und Liquiditätsplanung“[1193] vorlag, wird vom Bundesrechnungshof kritisiert. Die Flughafengesellschaft gebe den Kapitalmehrbedarf für einzelne Module nicht an. Demnach erhalte der Aufsichtsrat „keine finanzierungsrelevanten Teilerkenntnisse zu einzelnen Modulen.“[1194] In der Debatte des Abgeordnetenhauses vom 22. Mai 2014 fragte der Abgeordnete Andreas Otto (Bündnis 90/Die Grünen) nach den Schlussfolgerungen, die der Senat aus dem Schreiben des Bundesrechnungshofs und der darin enthaltenen scharfen Kritik an der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft zu ziehen beabsichtige. Die Frage Ottos bezog sich insbesondere auf „das mangelhafte Berichtswesen gegenüber dem Aufsichtsrat und den fehlenden baufachlichen Sachverstand der Geschäftsführung selbst“.[1195] Der Regierende Bürgermeister Klaus Wowereit antwortete, ihm seiaus einer Sitzung des Haushaltsausschusses des Bundestages berichtet worden, in der der Brief behandelt worden sei. Dort sei im Beisein des Bundesrechnungshofes deutlich gemacht worden, „dass Teile der Kritik überholt sind, weil sich das Berichtswesen schon längst umgestellt hat“.[1196] Die „Grundsatzfragen“ seien vom Bund mit dem Bundesrechnungshof zu klären. Dies sei ein „permanenter Prozess, auch im Aufsichtsrat“.[1197] Die eigentliche Frage, welche Schlussfolgerungen der Berliner Senat aus der Kritik des Bundesrechnungshofs ziehe, konnte oder wollte Wowereit nicht beantworten. Er beließ es bei dem schlichten Hinweis, dass ja bekannt sei, dass die Flughafengesellschaft den vormaligen Technischen Geschäftsführer Horst Amann von seinen Aufgaben entbunden habe und sowohl Aufsichtsrat als auch Gesellschafter der Flughafengesellschaft beschlossen hätten, keine Nachbesetzung vorzunehmen.[1198] Eine ähnlich gelagerte Anfrage der Abgeordneten der Linksfraktion Jutta Matuschek nach der Kritik des Bundesrechnungshofs an der Ausgestaltung des Berichtswesens zwischen Geschäftsführung und Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft ließ

[1189] Ebd. S. 8
[1190] Ebd. S. 10
[1191] Ebd.
[1192] Ebd.
[1193] Ebd. S. 16
[1194] Ebd.
[1195] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Plenarprotokoll 17/48, S. 4903
[1196] Ebd.
[1197] Ebd.
[1198] Ebd.

Wowereit in derselben Sitzung abprallen. Man habe eben das Berichtswesen umgestellt, weswegen die Kritik des Bundesrechnungshofs nicht mehr aktuell sei. In welcher Art und Weise die Berichterstattung umgestellt oder gar verbessert wurde, sagte Wowereit in der Plenarsitzung allerdings nicht.[1199] Dies zeigt wiederum den mangelnden Respekt, den dieser Regierende Bürgermeister dem Parlament entgegenbrachte.

Am 7. März 2016 berichtete der Berliner Tagesspiegel über eine Mitteilung des Bundesrechungshofs an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Besagtes Schreiben soll vom 4. Januar 2016 stammen und insgesamt neun Seiten lang sein. Im Oktober 2015 hätten Mitarbeiter des Bundesrechnungshofs zwei Tage lang vor Ort bei der Flughafengesellschaft deren Abrechnungsprozesse geprüft. Hierbei seien im Ergebnis „keine offensichtlichen systematischen oder strukturellen Mängel oder Schwachstellen festgestellt“.[1200] Allerdings hätten die Prüfer in dem Schreiben vor den Folgen einer weiteren Verschiebung der Inbetriebnahme des Flughafens „in das 1. Halbjahr 2018“ gewarnt. Diese „hätte weitreichende, insbesondere finanzielle Folgen“.[1201] Für den Fall einer Verschiebung sei laut Bundesrechnungshof der zusätzliche Kapitalbedarf „in Höhe, Zusammensetzung und hinsichtlich weiterer Risiken beziffern zu lassen“ und zudem „über die Finanzierung des zusätzlichen Kapitalbedarfs mit der Gesellschaft und den Mitgesellschaftern zu entscheiden und ggf. Vorsorge im Bundesshaushalt zu treffen“.[1202] Laut Tagesspiegel weise der Bundesrechnungshof in seinem Schreiben auch auf folgenden Umstand hin:

> *„Grundlage für die derzeit geplante BER-Inbetriebnahme im zweiten Halbjahr 2017 [ist] der Abschluss der Abnahme- und Inbetriebnahmeprozesse bis Juni 2017 […] – ausgehend von einer baulichen Fertigstellung im März 2016“.*[1203]

Allerdings heißt es im Sachstandsbericht der Flughafengesellschaft vom 19. Februar 2016, dass der „Abschluss der baulichen Ausführung im Fluggastterminal […] in mehreren Stufen bis Mitte 2016“ erfolgen solle.[1204] Zudem warnten laut einem Bericht der Bild am Sonntag externe Sachverständige aus dem Bereich der Bauüberwachung am 26. Februar 2016 vor weiteren Verzögerungen bei den Bauarbeiten, wonach eine Inbetriebnahme frühestens im Jahr 2018 möglich sei.[1205]

Es kann demnach davon ausgegangen werden, dass der Empfehlung des Bundesrechnungshofs, den zusätzlichen Kapitalbedarf bei einer möglichen erneuten Verschiebung des Inbetriebnahmetermins beziffern zu lassen zum Zeitpunkt der Tagesspiegel-Veröffentlichung durch die Anteilseigner der Flughafengesellschaft bereits hätte nachgegangen werden müssen. Die Zukunft wird zeigen, ob es sich auch in diesem Falle um eine Warnung handelte, die wie – anderen Fällen auch – von den Verantwortlichen wohlweislich überhört wurde.

[1199] Ebd. S. 4903f
[1200] Zit. n. Tagesspiegel (Prüfer warnen vor BER-Start erst 2018) v. 07.03.2016
[1201] Zit. n. Tagesspiegel (Und täglich grüßt der BERechnungshof) v. 07.03.2016
[1202] Zit n. ebd.
[1203] Zit n. ebd.
[1204] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Sachstandsbericht v. 19.02.2016, S. 4
[1205] Bild am Sonntag (Finden Sie den Bauarbeiter?) v. 13.03.2016. Vgl. auch Tagesspiegel (Abflug mit Verspätung) v. 17.05.2016

2. Der Landesrechnungshof Brandenburg

Eine ähnlich kritische Haltung wie der Bundesrechnungshof nahm der Landesrechnungshof Brandenburg zur Übernahme der 100prozentigen Bürgschaft durch die Anteilseigner der Flughafengesellschaft ein. In seinem Jahresbericht 2011 heißt es hierzu:

> *„Auf Grund der rechtlichen Ausgestaltung der Bürgschaft tragen die Kredit gebenden Banken kein Ausfallrisiko. Unabhängig vom wirtschaftlichen Erfolg des Flughafens können die Banken somit sicher sein, dass sie ihr Geld samt Zinsen entweder von der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH oder über die Bürgschaft vom Land Brandenburg zurück erhalten werden. Sie haben daher keine Veranlassung, den Ausbau und den Betrieb des Flughafens zu überwachen und gegebenenfalls steuernd einzugreifen, wie dies bei Krediten in dieser Größenordnung, die mit einem Ausfallrisiko verbunden sind, sonst banküblich wäre.“*[1206]

Das Bürgencontrolling durch die Anteilseigner soll diesen Mangel an Kontrolle und Steuerung ausgleichen. Der Landesrechnungshof Brandenburg prüfte nun, ob diese Anstrengungen ausreichend sind, um Nachteile für das Land Brandenburg zu vermeiden.[1207] Allerdings kommt die Behörde zu dem Schluss, dass zumindest mit Stand Mai 2011 kein tatsächliches Controlling und auch kein steuernder Prozess stattfand. Das Bürgencontrolling des Brandenburger Finanzministeriums habe „im Kern“ darin bestanden, dass sich die als Bürgenmandatar eingesetzte Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PWC Informationen durch die Flughafengesellschaft geben ließ und diese dann ausgewertet an das Ministerium weiterleitete. Dieses Vorgehen sei nach Landesrechnungshof nicht ausreichend, da damit die im Fall der Flughafengesellschaft nicht stattfindende „bankseitige Begleitung des verbürgten Kreditengagements“ nicht hinreichend ausgeglichen werde.[1208] Weiterhin sei es für den Landesrechnungshof nicht nachvollziehbar, wieso das Finanzministerium bis zum Zeitpunkt der Niederschrift des Rechnungshofberichts „keine Regelung getroffen hat“, wie es die von PricewaterhouseCoopers „bereitgestellten Informationen in seinem Hause konkret auswertet.“[1209]

Für eine weitreichende öffentliche Aufmerksamkeit sorgte eine Anfang 2016 öffentlich zugänglich gemachte Mitteilung des Landesrechnungshofs Brandenburg vom 10. Juli 2015. Ihr voller Titel lautet: „Mitteilung an das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg über die Prüfung des Landes Brandenburg als Gesellschafter der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH im Zusammenhang mit den Kostensteigerungen und Verzögerungen beim Bau des Flughafens BER“. Auf die in der Mitteilung festgehaltenen Ergebnisse der Prüfung zu einzelnen Aspekten des Projekts BER wird in unserem Text an verschiedenen Stellen eingegangen, so dass sie hier nicht noch einmal wiedergegeben werden.[1210] Der Text der Mitteilung ohne Anlagen umfasst 401 Seiten und befasst sich sowohl mit Akteuren und Strukturen der Flughafengesellschaft, der so genannten Schallschutzproblematik, der Verschiebung des Inbetriebnahmetermins 3. Juni 2012 sowie den darauf folgend festgelegten und wiederum abgesagten Eröffnungsterminen, dem Kapitalmehrbedarf der

---

[1206] Landesrechnungshof Brandenburg, Jahresbericht 2011, S. 225
[1207] Vgl. ebd. S. 227
[1208] Ebd. S. 235
[1209] Ebd.
[1210] Für eine Zusammenfassung s. Benedict Ugarte Chacón, Sorgfaltspflichten verletzt. In: junge Welt v. 16.02.2016

Flughafengesellschaft, deren Kontroll- und Risikomanagementsystem sowie der von der Flughafengesellschaft vorgenommenen Prüfung der Haftung von Mitgliedern der Geschäftsführung und des Aufsichtsrats. Grundlage für die Prüfung war der § 92 der Landeshaushaltsordnung des Landes Brandenburg. Eingegrenzt wurde die Untersuchung auf den Zeitraum zwischen Juni 2010 und Februar 2013: „Im Juni 2010 wurde der bisherige Inbetriebnahmetermin 30.10.2011 auf den 03.06.2012 verschoben; im Januar 2013 kam es zur vorläufig letzten Verschiebung der Flughafeneröffnung, wobei kein neuer Termin genannt werden konnte.“[1211] Zum so abgegrenzten Prüfungszeitraum bemerkte der Direktor des Landesrechnungshofs Brandenburg Hans-Jürgen Klees am 16. Juni 2014 vor dem Sonderausschuss BER des Brandenburger Landtages, dass „[a]ngesichts der Komplexität des Themas BER und im Hinblick auf die dem Landesrechnungshof zur Verfügung stehenden personellen Ressourcen“ sowohl „der Prüfungszeitraum als auch der Prüfungsgegenstand eingeschränkt“ worden seien.[1212] Die Beurteilung des Projekts BER durch den Landesrechnungshof ist, zumindest in den Schlussbemerkungen seiner Mitteilung, vergleichsweise scharf gehalten:

> *„Die zahlreichen Inbetriebnahmeverschiebungen, das Ausmaß an Fehlplanungen und Baumängeln sowie die gravierenden Kostensteigerungen haben dazu geführt, dass der BER zu einem über die Grenzen der Region und inzwischen auch Deutschlands hinaus bekannten Negativbeispiel für Großbauvorhaben geworden ist.“*[1213]

Die Flughafengesellschaft habe „die ihr übertragene Aufgabe des Baus des BER trotz der ihr von den Gesellschaftern dafür zur Verfügung gestellten Milliardenbeträge bisher nicht erfüllen“ können.[1214] Es könne ausgehend von der rechtlich unabhängigen Stellung der Flughafengesellschaft zwar davon ausgegangen werden, dass „vor allen anderen die Geschäftsführung die Verantwortung für das Scheitern trägt.“[1215] Es habe „zahlreiche Entwicklungen“ gegeben, „die spätestens in der Summe geeignet waren, das Grundvertrauen in die Geschäftsführung nachhaltig zu erschüttern.“[1216] Vor diesem Hintergrund stellt der Landesrechnungshof klar:

> *„Je mehr Zweifel an der Geschäftsführung wachsen, desto mehr drängen sich auch Fragen nach der Qualität der Tätigkeit des Aufsichtsrats auf, der die Geschäftsführung überwachen und beraten soll. Die Gesellschafterversammlung überwacht wiederum sowohl die Geschäftsführung als auch die Tätigkeit des Aufsichtsrats. Entsprechend der gesellschaftsrechtlichen Kaskade liegt mithin die Letztverantwortung, dass der BER bis zu seiner Inbetriebnahme geführt wird, bei den*

[1211] Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg über die Prüfung der Betätigung des Landes Brandenburg als Gesellschafter der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH im Zusammenhang mit den Kostensteigerungen und Verzögerungen beim Bau des Flughafens BER v. 10. Juli 2015, S. 24
[1212] Landtag Brandenburg, 5. Wahlperiode, P-SBER 5/15-1, S. 5
[1213] Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg über die Prüfung der Betätigung des Landes Brandenburg als Gesellschafter der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH im Zusammenhang mit den Kostensteigerungen und Verzögerungen beim Bau des Flughafens BER v. 10. Juli 2015, S. 399
[1214] Ebd.
[1215] Ebd. S. 400
[1216] Ebd.

Gesellschaftern, die zusammen die Gesellschafterversammlung bilden, das höchste Willensbildungsorgan der FBB."[1217]

Somit lässt zumindest der Landesrechnungshof Brandenburg die vielfach von unterschiedlichen Aufsichtsratsmitgliedern auch im Untersuchungsausschuss vorgetragene Entschuldigung, man habe als Aufsichtsrat nicht mehr machen können, als auf die Angaben der Geschäftsführung zu vertrauen, nicht gelten.

Die Mitteilung des Rechnungshofs war ursprünglich nicht für die Öffentlichkeit bestimmt und als „Verschlusssache – Nur für den Dienstgebrauch" eingestuft worden. Am 29. Januar 2016 veröffentlichte allerdings der Berliner Tagesspiegel einen längeren Artikel und zitierte einige Abschnitte des Dokuments.[1218] Kurz darauf stellte die Zeitung kommentierte Auszüge des Berichts auf ihrer Internetseite zum Download bereit.[1219] Bereits im Dezember 2015 hatte sich der Landesrechnungshof mit einer Pressemitteilung an die Öffentlichkeit gewandt und betont, dass er sich nicht grundsätzlich gegen eine öffentliche Beratung seiner Mitteilung vom 10. Juli 2015 im Landtag Brandenburg stelle. Der dortige Ausschuss für Haushaltskontrolle sei an ihn herangetreten und habe um die Übersendung der Unterlage gebeten, um diese parlamentarisch behandeln zu können. Der Landesrechnungshof sei allerdings aufgrund „des Wortlauts der parlamentarischen Regelungen zum Umgang mit Dokumenten, die Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse enthalten, [...] gezwungen, die an das Ministerium der Finanzen gerichtete Prüfungsmitteilung als Verschlusssache einzustufen."[1220] Eine Unkenntlichmachung einzelner Passagen „würde aufgrund der Vielzahl der in der Prüfungsmitteilung enthaltenen Betriebs- und Geschäftsdaten dazu führen, dass sich wesentliche Erkenntnisse der Prüfung nicht mehr erschließen würden. Eine Schwärzung ist nicht praktikabel."[1221] Als so genannte Drittbetroffene habe die Flughafengesellschaft Einblick in den Bericht genommen und dem Landesrechnungshof daraufhin mitgeteilt, dass „eine Veröffentlichung eine ‚unzulässige Verletzung der verfassungsrechtlich geschützten Rechtsgüter nach Art. 12 und 14 Grundgesetz' bedeuten würde."[1222] In seiner Pressemitteilung distanziert sich der Landesrechnungshof Brandenburg mehr oder weniger offen von dem Ansinnen der Flughafengesellschaft und gibt eine indirekte Empfehlung an das Landesparlament ab. Da sich die Flughafengesellschaft zu 100 Prozent im Besitz der Öffentlichen Hand befinde, halte die Behörde „größtmögliche Transparenz und eine offene Debatte" zu seinen Prüfergebnissen für gerechtfertigt. Allerdings könne er selbst diese Transparenz nicht ermöglichen, „allein der Ausschuss könnte einen entsprechenden Beschluss herbeiführen."[1223]

Die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen im Landtag Brandenburg beantragte in einer gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Haushaltskontrolle und des Sonderausschusses BER, den Landesrechnungshof Brandenburg um die Aufhebung der Vertraulichkeitseinstufung zu ersuchen. Nach der einstimmigen Annahme des Antrags wurde die Einstufung noch während der Sitzung durch den Präsidenten des Landesrechnungshofs

---

[1217] Ebd.
[1218] Tagesspiegel („Operativ nicht nutzbar") v. 29.01.2016
[1219] http://www.tagesspiegel.de/downloads/12939026/7/ber-der-pruefbericht-als-pdf-zum-download.pdf (Stand: 07.03.2016)
[1220] Landesrechnungshof Brandenburg, Pressemitteilung v. 21.12.2015
[1221] Ebd.
[1222] Ebd.
[1223] Ebd.

aufgehoben.[1224] Kurz darauf stellte die Fraktion den gesamten Bericht auf ihrer Internetseite zur Verfügung.[1225] Zuvor hatte sich der Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Karsten Mühlenfeld gegen eine Veröffentlichung des Berichts gewandt: „Da sind Betriebszahlen drin, und die gehören nicht in die Öffentlichkeit."[1226] Im Nachgang der Veröffentlichung forderte nach Medienberichten die Staatsanwaltschaft Cottbus den Bericht an, um zu prüfen, ob sich „Ansatzpunkte für Straftaten ergeben".[1227] Allerdings sollten die Erwartungen an solch eine Prüfung nicht zu hoch gesteckt werden, da Missmanagement nicht strafbar sei.[1228]

Ein in der Mitteilung herausragend behandelter Punkt ist das von der Flughafengesellschaft angestrengte Haftungsprüfungsverfahren gegen Mitglieder der Geschäftsführung und des Aufsichtsrats welches laut Landesrechnungshof „in Konzeption, Durchführung und Ergebnis keine geeignete Grundlage für eine umfassende und objektive Beurteilung von Pflichtverletzungen der FBB-Organmitglieder" darstellte.[1229] Vor diesem Hintergrund legte die Piratenfraktion am 17. Februar 2016 einen Antrag vor, mit dem der Berliner Senat durch das Abgeordnetenhaus aufgefordert werden sollte, über die Gesellschafterversammlung eine erneute Haftungsprüfung für Mitglieder des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft ohne eine Einflussnahme von Aufsichtsratsmitgliedern sicherzustellen. Da laut Landesrechnungshof Brandenburg die erfolgte Haftungsprüfung zahlreiche und bedeutende formale und inhaltliche Mängel aufgewiesen habe, sei

> *„demnach keinesfalls ausgeschlossen, dass eine erneute Prüfung der Haftung tätiger und ehemaliger Mitglieder des Aufsichtsrats der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH bzgl. der mehrmaligen Verschiebung der Inbetriebnahme des BER zu anderen – möglicherweise weiter reichenden – Ergebnissen kommt, als die bereits erfolgte Prüfung, die offenbar von Aufsichtsratsmitgliedern, deren Handeln überprüft werden sollte, beeinflusst werden konnte."*[1230]

Einen ähnlichen Antrag brachte die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen ein.[1231] In der Sitzung des Abgeordnetenhauses am 18. Februar 2016 wurden beide Anträge mit der Mehrheit der Koalitionsfraktionen abgelehnt.[1232] Der Abgeordnete Stefan Evers (CDU) machte in der Debatte ein recht fragwürdiges Verständnis von der Arbeit des Landesrechnungshofs Brandenburg sowie des Berliner Untersuchungsausschusses zum BER-Debakel, dessen Mitglied Evers war, deutlich:

„Man liest ja selten etwas, was so wenig Neuigkeitswert hat wie dieser Bericht des Landesrechnungshofs in Brandenburg. Ich kann mir nur ein Dokument vorstellen, das noch

---

[1224] Bündnis 90/Die Grünen im Brandenburger Landtag, Pressemitteilung v. 10.02.2016 u. Berliner Zeitung (BER: Geheimes Gutachten wird öffentlich) v. 11.02.2016
[1225] https://www.gruene-fraktion-brandenburg.de/themen/ber/pruefbericht-des-landesrechnungshofes-zum-ber-endlich-oeffentlich/?L=0 (Stand: 17.03.2016)
[1226] Zit. n. Berliner Zeitung (BER: Geheimes Gutachten wird öffentlich) v. 11.02.2016
[1227] Zit. n. Berliner Morgenpost (Staatsanwaltschaft Cottbus fordert BER-Prüfbericht an) v. 13.02.2016
[1228] Berliner Morgenpost (Staatsanwaltschaft Cottbus fordert BER-Prüfbericht an) v. 13.02.2016
[1229] Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung an das Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg über die Prüfung der Betätigung des Landes Brandenburg als Gesellschafter der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH im Zusammenhang mit den Kostensteigerungen und Verzögerungen beim Bau des Flughafens BER v. 10. Juli 2015, S. 38
[1230] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/2717
[1231] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/2718
[1232] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Plenarprotokoll 17/76, S. 7901

überholter sein wird, wenn es denn irgendwann veröffentlicht wird, und das ist der Abschlussbericht unseres Untersuchungsausschusses.“[1233]

3. Der Rechnungshof Berlin

Der Rechnungshof Berlin agiert laut Verfassung von Berlin als eine unabhängige und nur dem Gesetz unterworfene oberste Landesbehörde, deren Mitglieder richterliche Unabhängigkeit genießen (Art. 95 Abs. 1 VvB). Seine Aufgabe ist die Prüfung der Wirtschaftlichkeit und Ordnungsmäßigkeit der gesamten Haushalts- und Wirtschaftsführung des Landes Berlin und sowohl den Senat als auch das Abgeordnetenhaus darüber zu unterrichten (Art. 95 Abs. 3 VvB). Nach § 92 der Landeshaushaltsordnung (LHO) ist der Rechnungshof Berlin auch in der Lage, die Betätigung des Landes Berlin bei Unternehmen in einer privaten Rechtsform, an denen das Land unmittelbar oder mittelbar beteiligt ist, zu prüfen. Eine Prüfung der Betätigung Berlins bei der Flughafengesellschaft wäre demnach rechtlich möglich.[1234]

Der Rechnungshof Berlin befasste sich seit dem Jahr 1994 mehrfach mit der Flughafengesellschaft bzw. einzelnen Aspekten bzgl. des Ausbaus des Flughafens Schönefeld – wenn auch der Umfang seiner Untersuchungen nicht an den derjenigen des Landesrechungshofs Brandenburg heranreicht. So prüfte er zum Beispiel 1994 die Betätigung Berlins bei der 1991 gegründeten Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF), um hierbei der Frage nachzugehen, inwieweit der Einfluss des Landes Berlin hier gesichert war und wahrgenommen wurde. Auch befasste er sich mit der Frage, „welche wesentlichen Probleme mit wirtschaftlichen Auswirkungen das Flughafensystem Berlin-Brandenburg derzeit und in Zukunft belasten können“.[1235] Zusammenfassend heißt es in der Prüfungsmitteilung, dass die BBF „die im Konsortialvertrag vom Mai 1991vereinbarten Ziele der Holding bisher im wesentlichen nicht erreicht“ habe.[1236] So seien die Verluste aus dem operativen Geschäft höher als erwartet, die Grundstücksgeschäfte um das „Baufeld Ost“ hätten mit bislang zusätzlichen Verlusten von über 200 Millionen DM bilanziert werden müssen und die „bis zur Errichtung eines Großflughafens zwingend notwendige Entscheidung für eine Übergangslösung in Schönefeld“ sei „seit zwei Jahren immer wieder verschoben worden“.[1237] Die damals vorliegende Terminplanung „für die Fertigstellung eines Großflughafens im Jahr 2004“ sei demnach zu überprüfen. Der Rechnungshof halte es für geboten, die Termin- und Finanzplanung entsprechend zu aktualisieren.[1238]

Im Oktober 1998 legte der Rechnungshof Berlin einen Bericht „über die Untersuchung bei der Berlin-Brandenburg-Flughafen-Holding GmbH (BBF) und der Projektplanungsgesellschaft Schönefeld mbH (PPS)“ vor. Diese Prüfung ging auf einen einstimmigen Beschluss des Abgeordnetenhauses von Berlin zurück, mit dem der Rechnungshof hierzu ersucht wurde.[1239] Laut Verfassung von Berlin ist es dem

---

[1233] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Plenarprotokoll 17/76, S. 7898
[1234] Vgl. auch Ernst R. Zivier, Verfassung und Verwaltung von Berlin, Berlin 2008, S. 190ff
[1235] Rechnungshof Berlin, Prüfungsmitteilung über die Betätigung Berlins bei der Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF) v. 12.09.1994, S. 3, RHvB 1 o. P.
[1236] Rechnungshof Berlin, Prüfungsmitteilung über die Betätigung Berlins bei der Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH (BBF) v. 12.09.1994, S. 4, RHvB 1 o. P
[1237] Ebd.
[1238] Ebd.
[1239] Abgeordnetenhaus von Berlin, 13. Wahlperiode, Plenarprotokoll 13/28, S. 2180

Abgeordnetenhaus möglich, den Rechnungshof zu ersuchen, Angelegenheiten von besonderer Bedeutung zu untersuchen und darüber dem Parlament zu berichten (Art. 95 Abs. 4 VvB). Den Antrag hatte die damalige Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen gestellt. Es lägen zahlreiche „konkrete Anhaltspunkte“ dafür vor, „dass der Umgang mit öffentlichen Geldern durch die Holding, Aufsichtsratsmitglieder und nachgeordnete Gremien oder Personen, mindestens zu umfassenden Beanstandungen Anlass gibt“[1240], heißt es in der Begründung des Antrags. In seiner abschießenden Wertung kommt der Landesrechnungshof zu dem Ergebnis, dass die Vergabe von Leistungen durch BBF und PPS „in Einklang mit dem Vergaberecht“ – wenn auch mit „Auffälligkeiten“ – erfolgt sei.[1241] Allerdings kritisierte die Behörde, dass der Aufsichtsrat die Geschäftsführung trotz der Kenntnis von „einwilligungspflichtigen Vorhaben“ gewähren ließ. Weiterhin stellte der Rechnungshof klar, dass er von der Berliner Beteiligungsverwaltung erwarte, dass diese „unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen trifft, um eine genauere Protokollierung des Abstimmungsverhaltens insbesondere der von Berlin in die Aufsichtsräte entsandten Vertreter zu erreichen.“[1242]

Wenige Wochen nach Bekanntgabe der Verschiebung der Inbetriebnahme wandte sich die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen in einem Brief an den Rechungshof Berlin, in dem sie darauf hinwies, dass sie zum Zeitpunkt der Abfassung des Schreibens nicht beurteilen könne, ob die Flughafengesellschaft durch die Verschiebung geschädigt wurde. Dennoch hätte der damalige Regierende Bürgermeister Klaus Wowereit in einer Sitzung des Hauptsausschusses am 6. Juni 2012 darauf hingewiesen, dass der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft „die Feststellung des Jahresabschlusses und die Entlastung bereits empfohlen habe.“[1243] Da nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden könne, dass die Flughafengesellschaft geschädigt worden sei und wer hierfür die Verantwortung trage, „ersuchen [wir] den Rechnungshof, diese Angelegenheit von besonderer Bedeutung zu untersuchen und uns darüber zu berichten.“[1244] In der dazu gehörenden Pressemitteilung stellte die Fraktionsvorsitzende Ramona Pop fest: „Die Entlastung darf erst dann erteilt werden, wenn zweifelsfrei festgestellt ist, dass die FBB GmbH nicht geschädigt worden ist. Im Namen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen habe ich daher mit Schreiben vom 12. Juni den Rechnungshof um Prüfung des Sachverhaltes gebeten.“[1245] Inwieweit Pop und ihre Fraktion es mit ihrem Ansinnen wirklich ernst meinten, sei dahingestellt. Bei näherer Befassung mit dem Thema wäre ihnen wohl aufgegangen, dass zwar nach Art. 95 Abs. 4 VvB das Abgeordnetenhaus – und auch der Senat – ein Ersuchen an den Rechnungshof Berlin richten können, um Angelegenheiten von besonderer Bedeutung zu untersuchen, eine einzelne Fraktion ist zu solch einem Ersuchen jedoch nicht ermächtigt.[1246] Einen entsprechenden Antrag, mit dem ein Ersuchen des Abgeordnetenhauses an den Rechnungshof hätte herbeigeführt werden können und der die Ernsthaftigkeit eines solchen Ansinnens hätte untermauern können, brachte die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen jedenfalls nicht ins Parlament ein. Sie beließ es am 13. Juni 2012 bei einem Antrag, mit dem der Senat aufgefordert werden sollte, sicherzustellen, „dass die die Interessen des Landes Berlin vertretenden Mitglieder in der Gesellschafterversammlung der

[1240] Abgeordnetenhaus von Berlin, 13. Wahlperiode, Drs. 13/1652
[1241] Rechnungshof Berlin, Bericht über die Untersuchung bei der Berlin-Brandenburg-Flughafen-Holding GmbH (BBF) und der Projektplanungsgesellschaft Schönefeld mbH (PPS) v. 22.10.1998, S. 37, RHvB 1 o. P.
[1242] Ebd.
[1243] Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus von Berlin, Schreiben an den Rechnungshof Berlin v. 11.06.2012
[1244] Ebd.
[1245] Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus von Berlin, Pressemitteilung v. 13.06.2012
[1246] Vgl. Gero Pfennig/Manfred J. Neumann, Verfassung von Berlin. Kommentar, Berlin/New York 2000, S. 611f

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB), den Geschäftsführern und den Mitgliedern des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2011 keine Entlastung erteilen“.[1247] Bemerkenswerterweise ist die Begründung des Antrags phasenweise nahezu wortgleich mit dem Schreiben der Fraktion an den Rechnungshof. Letzterer wiederum nahm damals von sich aus keine Prüfungstätigkeit auf.

Zu den oben behandelten Untersuchungen des Landesrechnungshofs Brandenburg, die in der Mitteilung vom 10. Juli 2015 ausführlich dokumentiert wurden, erläuterte dessen Präsident Christoph Weiser in einem Interview mit der Berliner Morgenpost vom 11. Dezember 2014 das Vorgehen seiner Behörde bei der Prüfung des Projekts BER. So habe der Landesrechnungshof von Anfang 2013 bis zum Herbst 2014 „geprüft, wie das Land Brandenburg seine Rechte und Interessen bei der Flughafengesellschaft wahrgenommen hat”.[1248] Hierzu habe man den Zeitraum Juni 2010, dem Zeitpunkt der ersten Verschiebung der Inbetriebnahme, und Februar 2013 analysiert. Dabei habe man „Tausende Seite Material angeschaut und bewertet”, darunter Protokolle von Aufsichtsratssitzungen und Gesellschafterversammlungen. Auch seien Gespräche mit Ministeriumsmitarbeitern geführt worden. Zuvor schon hatte sich Weiser dafür ausgesprochen, dass Regierungschefs, Minister und Senatoren nicht mehr Teil des Aufsichtsrats sein sollten. Dies sei für ihn eine „Konsequenz aus dem BER-Fiasko”.[1249] Weiser stützte seine Forderung auf Erkenntnisse des Brandenburger Landesrechnungshofs, wonach festgestellt worden sei, dass „Defizite in der Steuerung und Kontrolle des BER durch die Potsdamer Regierung” bestünden.[1250] Im Berliner Tagesspiegel vom 23. Oktober 2014 plädierte die Präsidentin des Rechnungshofs Berlin, Marion Claßen-Beblo, für eine professionellere Ausrichtung des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft. Gleichzeitig sprach sie sich in Reaktion auf die Äußerungen Weisers jedoch gegen einen Rückzug von Regierungsmitgliedern aus diesem Gremium aus. Claßen-Beblo wandte sich gegen solch ein Ansinnen, da die öffentlichen Interessen des Landes Berlin weiterhin im Aufsichtsrat vertreten werden müssten und die Politik sich selbst nicht aus der Verantwortung nehmen dürfe.

Um Einblick in die Arbeit des Berliner Landesrechnungshofs in Sachen BER zu gewinnen, stellte die Piratenfraktion im Juni 2014 einen Antrag nach dem Berliner Informationsfreiheitsgesetz an den Rechnungshof. Sie erbat Auskunft über den Inhalt der Ergebnisberichte aller abgeschlossenen Prüfungen der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH seit 2011, insbesondere im Zusammenhang mit der Übernahme der Bürgschaft des Landes Berlin i. H. v. 100 Prozent für Kredite der Flughafengesellschaft im Zusammenhang mit der Errichtung des Flughafens BER und im Zusammenhang mit der Kapitalzuführung der Anteilseigner im Jahr 2012. Da sich mit dieser Bürgschaft zuvor schon die Rechnungshöfe von Bund und Brandenburg befasst hatten, wäre zu erwarten gewesen, dass sich der Berliner Landesrechnungshof ebenfalls sowohl mit der Bürgschaft als auch mit der Finanzspritze von 2012 befasst. Allerdings antwortete seine Präsidentin Marion Claßen-Beblo der Fraktion am 29. Juli 2014, dass dem Rechnungshof „keine Prüfungserkenntnisse zu dem angesprochenen Themenfeld” vorlägen. Die Behörde hatte sich bis dahin also noch gar nicht eingehend mit dem BER-Debakel befasst bzw. zumindest nicht in Form einer weiter angelegten Prüfung, die zu entsprechenden Schlussfolgerungen geführt hätte. Da das Abgeordnetenhaus bereits einen Untersuchungsausschuss zum BER eingerichtet habe, halte es der Rechnungshof „nicht für

[1247] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/0408
[1248] Berliner Morgenpost (Rechnungshof – Auch der Aufsichtsrat braucht Kontrolle) v. 11.12.2014
[1249] Tagesspiegel, Großes Aufsehen, v. 23.10.2014
[1250] Ebd.

zielführend", parallel hierzu zu prüfen. Zudem habe der Untersuchungsausschuss „deutlich weiter reichende Rechte gegenüber" der Flughafengesellschaft und der Verwaltung. Claßen-Beblo wies allerdings im Tagesspiegel vom 23. Oktober 2014 darauf hin, dass sich der Rechnungshof Berlin eine eigene Prüfung noch vorbehalte. Man wolle jedoch noch die Ergebnisse des Untersuchungsausschusses abwarten, „eine parallele Prüfung war nicht sinnvoll", ließ sich Claßen-Beblo im Tagesspiegel zitieren.[1251] Man habe das Geschehen aber permanent im Blick und stimme sich eng mit dem Landesrechnungshof Brandenburg und dem Bundesrechnungshof ab.[1252] Ähnlich äußerte sich Claßen-Beblo auch im Zusammenhang mit der Veröffentlichung der Mitteilung des Landesrechnungshofs Brandenburg vom 10. Juli 2015 im Februar 2016. Gegenüber dem Tagesspiegel gab sie an, dass der „damalige Aufsichtsrat [...] seine Kontrollfunktion nicht ausreichend wahrgenommen" habe. „Da gibt es nichts zu beschönigen."[1253] Im Gegensatz zum Landesrechnungshof Brandenburg sprach sich Claßen-Beblo laut Tagesspiegel allerdings dagegen aus, die Haftungsprüfung gegen den vormaligen Aufsichtsrat neu aufzurollen. Dies würde einen hohen Aufwand mit geringen Erfolgsaussichten bedeuten.[1254] Auch eine Neustrukturierung des Aufsichtsrats ohne Politiker sei für den Rechnungshof Berlin keine Option: „Dass alles besser wird, wenn die Politiker alle heraus gehen, kann ich nicht nachvollziehen. Entscheidend ist, dass die Kontrolle gut funktioniert. Da ist die Betrachtungsweise des brandenburgischen Hofes doch eine sehr theoretische", ließ sich Claßen-Beblo hierzu in der Zeitung zitieren.[1255] Zudem hätten sich seit 2013 Verbesserungen bei der Ausübung der Kontrolltätigkeit des Landes Berlin ergeben. Claßen-Beblo nannte hier die so genannte Taskforce BER der Senatskanzlei. Die Untätigkeit des Rechnungshofs Berlin im Zusammenhang mit den Entwicklungen des Projekts BER seit 2012 erklärte Claßen-Beblo gegenüber dem Tagesspiegel wiederum mit dem Umstand, dass das Abgeordnetenhaus einen Untersuchungsausschuss hierzu eingesetzt habe: „In solchen Fällen ist es eine grundsätzliche Haltung, nicht parallel zu prüfen."[1256]

Diese wiederholt getroffenen Aussagen der Rechnungshofpräsidentin überraschen vor dem Hintergrund, dass zum Zeitpunkt der Übernahme der Bürgschaft im Jahr 2008 noch gar kein Untersuchungsausschuss bestand. Damals war zwar noch kein Debakel im heutigen Ausmaß abzusehen, dennoch wurde die Übernahme der Bürgschaft durch die öffentliche Hand sowohl vom Bundesrechnungshof als auch vom Landesrechnungshof Brandenburg mit deutlichen Worten kritisiert. Schon allein deshalb ist es mehr als verwunderlich, wenn die Berliner Behörde nun darauf verweist, dass man sich ja mit den anderen Rechnungshöfen abstimme. Eine Abstimmung mit anderen Behörden kann u. E. den Rechnungshof Berlin nicht aus seiner eigenständigen Verantwortung zur Prüfung wirtschaftlicher Tätigkeiten des Landes Berlin entlassen. Schon gar nicht, wenn das Land eine 100prozentige Bürgschaft für ein Bauprojekt übernommen hat und schlimmstenfalls für 888 Millionen Euro an Krediten geradestehen muss. Der Verweis, man warte die Ergebnisse des Untersuchungsausschusses ab, wirkt in diesem Zusammenhang eher wie ein Wegducken hinter der – naturgemäß parteipolitisch gefärbten – parlamentarischen Aufarbeitung. Ähnlich ist das Agieren – oder vielmehr Nicht-Agieren – des Rechnungshofs bzgl. der Kapitalzuführung im Jahr 2012 zu beurteilen. Auf das Land Berlin entfielen hier 444 Millionen Euro. Weder Senat noch Flughafengesellschaft waren bisher bereit oder in der Lage dem Parlament geschweige denn der Öffentlichkeit eine

---

[1251] Ebd.
[1252] Ebd.
[1253] Tagesspiegel (Die nächste Verspätung beim BER) v. 15.02.2016
[1254] Ebd.
[1255] Ebd.
[1256] Ebd.

genaue Aufschlüsselung darüber zu geben, wie sich die Gesamtsumme von 1,2 Milliarden Euro errechnete und zu welchen konkreten Maßnahmen die abgegriffenen öffentlichen Gelder überhaupt verwendet werden sollten. Auch hier hätte es einer scharfen Kontrolle des Landesrechnungshofs bedurft und auch hier greift das Argument nicht, man wolle die Ergebnisse des Untersuchungsausschusses abwarten. Zum Zeitpunkt der Kapitalzuführung 2012 war der Auftrag des Untersuchungsausschusses noch gar nicht dergestalt ausgeweitet, dass die Finanzspritze hätte untersucht werden können. Diese Ausweitung des Untersuchungsauftrags erfolgte erst im Sommer 2014. Der Rechnungshof konnte demnach zum Zeitpunkt der Kapitalzuführung noch gar nicht davon ausgehen, dass der Untersuchungsausschuss hierzu tatsächlich Untersuchungsergebnisse liefern würde. Dass der Rechnungshof Berlin sich bis heute nicht eingehend mit dem Projekt BER, der Übernahme der 100prozentigen Bürgschaft durch das Land Berlin sowie der Kapitalzuführung zur Rettung der Flughafengesellschaft im Jahr 2012 befasst hat, ist ein schweres Versäumnis und kann von der Behörde nicht mit dem Hinweis auf die parlamentarische Untersuchungsarbeit verteidigt werden.

XX. Korruption und Betrug

1. Der Fall Großmann

Bei den Vorgängen um den Unternehmer Jochen Großmann handelte es sich um ein nahezu lehrbuchhaftes Beispiel von Korruption in Form eines so genannten Kickbacks. Großmann war zunächst von der Flughafengesellschaft im Zusammenhang mit dem Brandschutzkonzept als externer Berater beauftragt worden. Im Jahr 2013 wurde Großmann bzw. dessen Unternehmen Gicon im Zusammenhang mit dem Umbau der Entrauchungsanlage beauftragt.[1257] Großmann hatte versucht, mit einem anderen Unternehmen finanzielle Absprachen zu Lasten der Flughafengesellschaft zu treffen. Im Herbst 2014 wurde er schließlich vom Landgericht Cottbus wegen Bestechlichkeit und Betrug zu einer Bewährungsstrafe von einem Jahr sowie zu einer Geldstrafe in Höhe von 200.000 Euro verurteilt.[1258] Bereits im März hatte der ehemalige Leiter des Bereichs Real Estate Management Harald Siegle in einem Brief an den damaligen Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Hartmut Mehdorn die „Mehrfachfunktion“ von Großmann als „Auftraggeber, Auftragnehmer und Planer (!)“ kritisiert.[1259] Den Ablauf des Korruptionsfalls schilderte Mehdorn in der Sitzung des Aufsichtsrats am 2. Juni 2014:

> *„Am 09.05.2014 habe der Leiter der Stabsstelle Recht FBB, Herr Gottfried Egger, über ein Gespräch informiert, bei dem er davon Kenntnis erhalten habe, dass bei der Arcadis Deutschland GmbH (ADE) ein Vorgang eine Compliance-Prüfung ausgelöst habe, die die Vergabe eines Planungsauftrages der FBB an die ADE betreffe. Herr Egger habe ihm daraufhin empfohlen, unmittelbar ein diesbezügliches Gespräch mit dem CEO von ADE zu führen. Im Anschluss sein in einem Telefonat, bei dem der Sachverhalt kurz erörtert worden sei, zwischen ihm und Herrn Stephan Ritter, Geschäftsführer ADE, ein persönlicher Gesprächstermin für den 12.05.2014 vereinbart worden.“*[1260]

In den folgenden Tagen hätten mehrere Gespräche stattgefunden, auch die externe Ombudsfrau für Korruptionsfälle sei einbezogen worden. Am 21. Mai 2014 sei die Staatsanwaltschaft Neuruppin über die internen Recherchen der Flughafengesellschaft informiert worden und es seien ihr zudem entsprechende Unterlagen übergeben worden.[1261]

> *„Am 27.05.2014 sei die Durchsuchung der Geschäftsräume der ADE in Berlin erfolgt, die der GICON in Dresden sowie des Büroraumes von Herrn Großmann und dessen Privathauses in Dresden. Er [Mehdorn, d. V.] habe den Aufsichtsratsvorsitzenden telefonisch über die Sachverhalte informiert. Am gleichen Tag habe er Herrn Rainer Bomba und Herrn Rainer Bretschneider telefonisch über den Korruptionsverdacht informiert sowie die weiteren Aufsichtsratsmitglieder und die Führungskräfte und Abteilungsleiter der FBB per Email. Am Nachmittag sei eine Pressemitteilung der*

[1257] Vgl. bspw. Der Spiegel (Abgeschmiert) 23/2014
[1258] Spiegel online (Ex-Technikchef Großmann entgeht nur knapp dem Gefängnis). Im Internet: http://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/hauptstadtflughafen-ex-technikchef-grossmann-erhaelt-bewaehrungsstrafe-a-999482.html (Stand: 18.05.2016)
[1259] Schreiben von Harald Siegle an Hartmut Mehdorn v. 27.03.2014
[1260] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Niederschrift über die 122. Sitzung des Aufsichtsrates am 02.06.2014, FBB 553, Bl. 86
[1261] Ebd. Bl. 86f

> *FBB zum Sachverhalt des Korruptionsverdachtes gegen einen leitenden Angestellten ohne Nennung des Namens und der fachlichen Zuordnung erfolgt".*[1262]

Mehdorn gab in der Aufsichtsratssitzung weiterhin an, dass die Staatsanwaltschaft „keinerlei Hinweise darauf" habe, dass „bei der Flughafengesellschaft noch jemand anderes in diese Angelegenheit verwickelt sein könnte. Es stelle sich bisher als Tat eines Einzelnen dar, der zur Tatzeit noch nicht einmal Mitarbeiter der FBB war, sondern nur Beauftragter."[1263]

Den Ablauf des Vorgangs beschrieb Mehdorn dem Aufsichtsrat wie folgt:

> *„Am 25.10.2013 sei durch die FBB die Aufforderung zur Angebotsabgabe für Planungsleistungen zur Entrauchung im Fluggastterminal erfolgt. Am 05.11.2013 habe die Arcadis Deutschland GmbH (ADE) ihr erstes Angebot mit 2,4 Mio. EUR abgegeben. Da nicht nur dieses, sondern auch weitere Angebote deutlich über dem geplanten Budget gelegen hätten, seien alle Bieter am 14.11.2014 zur Optimierung ihrer Angebote aufgefordert worden. Zwischen dem 14.11. und dem 19.11.2013, an dem die ADE dann optimiert mit 1,775 Mio. EUR angeboten habe, sei es zu den Absprachen zwischen Herrn Prof. Großmann, Geschäftsführer der GICON, der im Auftrag der FBB als Berater und Sachverständiger in das Vergabeverfahren eingebunden gewesen sei, und Herrn Mücklich, Projektmanager der ADE, gekommen. Zwischen beiden sei wohl telefonisch als auch per Email die Verständigung darüber erfolgt, dass ADE sein beabsichtigtes Angebot von 1,4 Mio. EUR auf 1,775 Mio. EUR erhöhe und der Differenzbetrag von 375 TEUR dann nach erfolgreicher Zuschlagserteilung über einen IT-Vertrag an die GICON zurückfließen solle. Am 20.12.2013 sei die Zuschlagserteilung an die ADE erfolgt. Der Vertrag sei am 16.01.2014 unterzeichnet worden. Mit Datum vom 18.01.2014 sei seitens GICON das verabredete IT-Angebot an die ADE, dass nachfolgend die bereits zuvor beschriebenen Compliance-Überprüfungen innerhalb der ADE ausgelöst habe, erfolgt."*[1264]

Zur Rolle von Großmann innerhalb der Flughafengesellschaft erläuterte Mehdorn, dass dieser bis zu einer Festanstellung ab dem 15. April 2014 als Leiter Planung und Bau als Berater für Brandschutz und Entrauchung der Flughafengesellschaft beauftragt gewesen sei. Auch habe er die Flughafengesellschaft „bei der Vorbereitung von Vergaben für Planungsleistungen im Zusammenhang mit der Entrauchungsanlage unterstützt."[1265] Mehdorn selbst „habe Herrn Prof. Großmann als Persönlichkeit mit ausgeprägter Fach- und Führungskompetenz wahrgenommen. Er habe zu keiner Zeit Veranlassung gehabt, diese und darüber hinaus die persönliche Integrität infrage zu stellen."[1266]

[1262] Ebd. Bl. 87
[1263] Ebd. Bl. 88
[1264] Ebd. Bl. 88
[1265] Ebd.
[1266] Ebd.

2. Der Fall Imtech

Einer der größten Korruptionsfälle um den Flughafen BER ist wohl der Vorgang um das Unternehmen Imtech und den vormaligen Prokuristen und Bereichsleiter der Flughafengesellschaft Francis G. Im Herbst 2015 hatte die auf Korruptionsfälle spezialisierte Staatsanwaltschaft Neuruppin Anklage gegen drei Imtech-Manager sowie G. erhoben. Letzterem wird Bestechlichkeit in einem besonders schweren Fall vorgeworfen. Im Dezember 2012 soll er dafür gesorgt haben, dass Nachtragsforderungen der Imtech in Höhe von mehreren Millionen Euro von der Flughafengesellschaft beglichen wurden, ohne dass die angeblichen Ansprüche von Imtech vorher ordnungsgemäß geprüft waren. Hierfür soll Francis G, von einem Imtech-Geschäftsführer 150.000 Euro Schmiergeld erhalten haben. Diesem Manager wird nun Bestechung in einem besonders schweren Fall vorgeworfen, zwei weitere Imtech-Manager wurden wegen Beihilfe angeklagt. Sie sollen Kontakte vermittelt und Gelder beschafft haben. Das Unternehmen Imtech ist seit dem Jahr 2009 an der Errichtung des Flughafens BER beteiligt und dabei unter anderem mit dem Bau von Starkstrom-, Sanitär-, Heizungs- und Sprinkleranlagen beauftragt.[1267] Im August 2015 hatte Imtech Deutschland beim Amtsgericht Hamburg einen Antrag auf Insolvenz gestellt, das Insolvenzverfahren begann im November 2015.[1268] Der Insolvenzverwalter von Imtech kündigte Mitte August 2015 an, dass die Arbeiten am Bau des BER trotz der beantragten Insolvenz gewährleistet seien.[1269] Die Flughafengesellschaft wiederum setze eine Taskforce ein, um die Auswirkungen der Insolvenz auf die Errichtung des BER zu prüfen.[1270]

Zu den Umständen, wie Francis G. überhaupt an eine Prokura der Flughafengesellschaft gelangte, konnte kein Zeuge vor dem Untersuchungsausschuss detaillierte Angaben machen. Horst Amann, zum Zeitpunkt der Erteilung der Prokura Technischer Geschäftsführer, sagte hierzu am 22. Mai 2015 aus:

> *„Ich kann den Wortlaut der Erläuterung hier nicht wiederholen, das ist zu lange her. Fakt ist, dass wir den Antrag für die Erteilung der Prokura – ich glaube, das war in dieser Sitzung –, wie gesagt, auf der Grundlage der Aussage der Rechtsabteilung getätigt haben. Hintergrund war, dass ja nicht nur Herr Ganet, sondern auch andere, die eingestellt worden waren – nicht auf einem Anstellungsvertrag der FBB, sondern als freie Mitarbeiter –, aber dennoch in eine Funktion in der FBB-Leitung übernommen werden sollten und deshalb diese i.V. oder Prokura erteilt bekommen sollten, insbesondere u.a. auch deshalb, weil daran eine Freizeichnungsgrenze für Rechnungen und Aufträge hängt. Und damit die Kollegen ihre Arbeit wahrnehmen konnten in den für sie vorgesehenen Wertgrenzen, hieß es – und das ist auch an anderer Stelle so –, dass man ihnen entweder i.V., also ‚in Vertretung', oder eine Art Vollmacht oder ppa., Prokura, erteilt. Ich habe das dann als Ergebnis der Beratung mit dem Rechts- und Personaldienst – Ich wiederhole, dass ich das hinterfragt habe, weil es ja eben keine Anstellungsverträge der FBB, sondern Freie-Mitarbeiter-Verträge waren, und auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Beratungen mit*

[1267] dpa-Meldung (Schmiergeldverdacht am Hauptstadtflughafen) v. 22.10.2015
[1268] Reimer Rechtsanwälte, Pressemitteilung v. 07.08.2015 u. 02.11.2015
[1269] Süddeutsche Zeitung (Gute Aussichten für Imtech) v. 19.08.2115
[1270] Berliner Morgenpost (Imtech soll am BER weitermachen) v. 18.08.2015

Personalabteilung und Rechtsdienst, Herrn Egger, haben wir dann diesen Antrag gestellt. Den Wortlaut kann ich hier nicht wiederholen.“[1271]

Der Beschluss des Aufsichtsrats zur Prokura für G., den dieser in seiner Sitzung am 7. Dezember 2012 gefällt hatte, lautet wie folgt:

„Beschluss AR FBB 2012/110 Nr. 6

Der Aufsichtsrat stimmt der Bestellung von Herrn Francis [G.] zum Prokuristen der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH mit sofortiger Wirkung zu. Die Prokura berechtigt zur Vertretung der Gesellschaft gemeinschaftlich mit einem Geschäftsführer.“[1272]

In der Aufsichtsratssitzung wurden ebenfalls die oben erwähnten Nachtragsforderungen der Arge ImCa bzw. des Konzerns Imtech behandelt. Hierzu heißt es im Sitzungsprotokoll:

„Der Begriff der Vorauszahlung beziehe sich dabei auf die Zahlung von Aufwendungen für bereits erbrachte Leistungen vor abschließender Prüfung entsprechender vorliegender oder noch nachzureichender Nachträge. Hintergrund der Vorauszahlung an die Arge ImCa sei der teilweise gegebene Bearbeitungsrückstand hinsichtlich der Nachtrags- und Rechnungsprüfung. Dieser resultiere vorrangig aus der mangelhaften Leistungserbringung sowie der Kündigung der pg bbi und der dadurch bedingten Neuausschreibung zur Verstärkung der bestehenden Objektüberwachung, welche erst ab Januar 2013 arbeitsfähig sein werde. Hintergrund der Vorauszahlungen an die Firma Imtech sei eine ‚Anschubfinanzierung', so dass die Baustelle mit Personal besetzt und die Bauleistungen forciert werden können. Diese Vorauszahlung sei zwingend erforderlich, da dieser Auftragnehmer in Bezug auf die rechtzeitige Fertigstellung des Flughafens zum 27.10.2013 das Schlüsselgewerk darstelle. Auf Nachfrage des Vorsitzenden erläutert Herr Amann, dass mit der Vorauszahlung noch nicht alle Forderungen der Firma Imtech und ImCa abgedeckt seien.
[...]
Herr Amann ergänzt, dass neben der in beiden Fällen gegebenen Absicherung der Vorauszahlung durch eine 100%ige Sicherungsbürgschaft im Fall Imtech die Vorauszahlung mit 5% p.a. verzinst werde, für den Fall, dass die Berechtigung der Vorauszahlung bis zum 31.05.2013 nicht nachgewiesen wird.“[1273]

Im danach erfolgten Beschluss des Aufsichtsrats heißt es unter Punkt 2.:

„Der Aufsichtsrat stimmt zu, für die folgenden GU-Pakete Vorauszahlungen auf noch zu beauftragende Nachträge für bereits erbrachte Leistungen
> 10 Mio. € (gegen 100%ige Sicherungsbürgschaft) zu tätigen:
- GU I, 5 TGA I (Arge ImCa) mit 41,0 Mio. €
- GU I, 7.2 Starkstrom (Imtech) mit 33,0 Mio. €

[1271] Zeuge Amann, Wortprotokoll 1UntABER 17/44 vom 22. Mai 2015, S. 81
[1272] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Niederschrift über die 110. Sitzung des Aufsichtsrates der FBB am 07. Dezember 2012, FBB 526, o. P.
[1273] Ebd.

[Die Vorauszahlung (Imtech 33 Mio. €) wird mit 5% p. a. für den Fall verzinst, dass die Berechtigung der Vorauszahlung bis 31.05.13 nicht nachgewiesen wird.] "[1274]

Die Flughafengesellschaft befand sich demnach gegenüber dem Unternehmen in einer schwachen Position: Wäre Imtech bzw. wäre die ARGE ImCa weggebrochen, hätte dies – so lässt sich aus der o. g. Erläuterung Amanns im Aufsichtsrat herauslesen – wiederum nachteilige Folgen für den damals noch angedachten Inbetriebnahmetermin am 27.10.2013 gehabt.

3. Der Fall Märkischer Abwasser- und Wasserzweckverband

Der ehemalige Vorsitzende der Märkischen Abwasser- und Wasserzweckverband (MAWV) Wolf-Peter A. musste sich am 21. Oktober 2014 vor dem Landgericht Cottbus dafür verantworten, zwischen 2005 und 2011 in seiner Funktion als Vorsitzender Bestechungsgelder und kostenlose Dienst- bzw. Sachleistungen der Firma „Rohrleitungs- und Anlagenbau Königs Wusterhausen" entgegengenommen zu haben. Im Gegenzug soll er dem Unternehmen Aufträge für die Wasserleitungsverlegung am BER beschafft haben. Neben dem ehemaligen Vorsitzenden saßen drei Manager der Rohrleitungsfirma vor Gericht, denen von der Staatsanwaltschaft Neuruppin Tatbeteiligung an Bestechung, Bestechlichkeit, Betrug und Urkundenfälschung in 80 Fällen vorgeworfen wurde.[1275] Die Staatsanwaltschaft ging bereits im Jahr 2010 dem Verdacht nach, wonach bei der „Vergabe von drei Aufträgen durch den MAWV an die Firma manipuliert worden sein soll."[1276] A. soll „bei der Vergabe des Auftrags der Rohrleitungsfirma aus Königs Wusterhausen den Vorzug vor einer anderen Firma mit einem besseren Angebot gegeben haben."[1277] Dafür soll er im Gegenzug eine Geldsumme in Höhe von 24.000 Euro bekommen haben. Das Geld wurde über 6 Jahre in kleinen Tranchen von der Rohrleitungsfirma an ihn ausgezahlt. Das Unternehmen hatte für die Wasserleitungsverlegung am BER teureres Material verwendet um einen Gewinn aus den Mehrkosten in Höhe von 39.000 Euro zu schlagen.[1278]

4. Überschrift Der Fall Siemens

Im August 2015 hatte Siemens gemeinsam mit der Flughafengesellschaft Strafanzeige bei der Staatsanwaltschaft Cottbus erstattet, „nachdem die Innenrevision bei Siemens Ungereimtheiten festgestellt hatte."[1279] Dabei ging es um Abrechnungen von Siemens in Höhe von 1,9 Millionen Euro im Zeitraum zwischen 2013 bis Juli 2014, die Siemens in den

---

[1274] Ebd.
[1275] rbb Rundfunk Berlin Brandenburg (Bahn erhält Entschädigung für ungenutzten BER-Bahnhof) v. 01.05.2016, unter: http://www.rbb-online.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure_aktuell/2016/05/ber-bahnhof-einigung-zwischen-bahn-und-flughafengesellschaft.htm/listall=on/print=true.html (Stand: 20.05.2016)
u. Tagesspiegel (Deutsche Bahn will Schadensersatz vom BER) v. 02.11.2015
[1276] Berliner Zeitung (Staatsanwaltschaft untersucht, ob der Abwasserzweckverband eine Firma bevorzugte – Korruptionsverdacht beim Flughafen) v. 22.05.2010
[1277] Berliner Zeitung (Ein schönes Heim dank BER) v. 22.10.2014
[1278] Ebd.
[1279] Tagesspiegel (Betrugsverdacht am BER gegen Siemens erhärtet) v. 16.02.2016, unter: http://www.tagesspiegel.de/berlin/flughafen-berlin-schoenefeld-betrugsverdacht-am-ber-gegen-siemens-erhaertet/12970728.html (Stand: 20.05.2016)

Monaten nach der Verschiebung der Inbetriebnahme „für nicht erbrachte Leistungen auf der Baustelle abgerechnet und kassiert haben soll.“[1280] Gegen den ehemaligen Regionalleiter von Siemens und heutigen Technikchef bei der Flughafengesellschaft Jörg Marks wurde laut einem Bericht des Tagesspiegels nicht ermittelt.[1281] Im März 2016 teilte der Senat in einer Antwort auf eine Schriftliche Anfrage von Martin Delius mit, dass die Flughafengesellschaft „bereits mit Erstattung der Strafanzeige [...] der Staatsanwaltschaft umfangreiche Dokumenten und Daten zur Verfügung gestellt“ habe. Im lauf der weiteren Ermittlungen seien zusätzliche Informationen und „angeforderte Daten“ übergeben worden.[1282] Von den Ermittlungen seien auch (ehemalige) Mitarbeiter der Flughafengesellschaft betroffen, auch wenn aus rechtlichen Gründen keine weiteren Auskünfte zu Personen gegeben werden könnten. Dennoch hätten nach Angaben der Flughafengesellschaft keine „systematischen Schwachstellen“ in der Unternehmensorganisation vorgelegen, sondern es habe sich bei den mutmaßlichen Betrügereien mit Hilfe von so genannten Scheinrechnungen um eine „Umgehung bestimmter Prozesse und Richtlinien durch einzelne Personen“ gehandelt.[1283]

5. Schadensersatzforderungen gegen die Flughafengesellschaft

Laut der Antwort der Brandenburgischen Landesregierung auf eine Kleine Anfrage des Abgeordneten Frank Bommert der CDU-Fraktion, die im Januar 2016 veröffentlicht wurde, hatten bis zum 31. Dezember 2015 insgesamt fünf Unternehmen Klagen auf Schadensersatz gegen die Flughafengesellschaft erhoben. Insgesamt hätten „79 Unternehmen Verträge über Einzelhandel, Gastronomie, Automatenbetrieb, Automatenvermietung, Parkraumbewirtschaftung und sonstige Dienstleistungen sowie Werbestandorte am BER abgeschlossen“.[1284] Die Landesregierung mochte in ihrer Antwort allerdings nicht ausschließen, dass noch weitere Unternehmen betroffen sein könnten. Weiterhin stellte sie klar, dass für eine eventuelle Verlängerung von Schadensersatzforderungen durch die betroffenen Unternehmen, deren Fristen im Bürgerlichen Gesetzbuch festgehalten seien, allein der Bundesgesetzgeber zuständig sei. „Soweit im Übrigen einzelvertragliche Absprachen oder einseitige Erklärungen über den Verzicht auf die Einrede der Verjährung denkbar sind, liegen diese in ausschließlicher Verantwortung der FBB.“[1285] Im Dezember 2015 hatten verschiedene Mieter Klagen gegen die Flughafengesellschaft angekündigt. Diese hätten laut Informationen der Berliner Morgenpost „Mietverträge über Verkaufsflächen, die bis zu einem konkreten Termin fertigzustellen waren. Terminverschiebungen bei der BER-Inbetriebnahme, so eine Klausel, müssen bis zu 18 Monate hingenommen werden.“[1286] Diese Frist war im Dezember 2015 überschritten.

Bereits im Jahr 2012 hatte sich die Flughafengesellschaft mit einem Mieter außergerichtlich geeinigt. In der Sitzung des Finanzausschusses des Aufsichtsrats am 30. November 2012 wurde eine Empfehlung an den Aufsichtsrat für eine außergerichtliche Vergleichsvereinbarung mit der Fay Projekt Nr. 111 GmbH & Co. KG abgegeben. Laut den vorgetragenen Erläuterungen des damaligen Geschäftsführers Schwarz handle es sich hierbei

[1280] Ebd.
[1281] Ebd.
[1282] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/18167
[1283] Ebd. Vgl. auch Benedict Ugarte Chacón, Der große BERtrug. In: junge Welt v. 26.02.2016
[1284] Landtag Brandenburg, 6. Wahlperiode, Drs. 6/3371
[1285] Ebd.
[1286] Berliner Morgenpost (Millionen-Forderung: BER-Mieter klagen erstmals auf Schadenersatz) v. 07.12.2015

nicht um einen „Präzedenzfall für anderweitig an die FBB gestellte Schadensersatzforderungen", da das Ziel dieser Vorgehensweise die „Abwendung eines größeren Schadens" sei.[1287] Demnach solle der Aufsichtsrat zur Abwehr weitergehender Schadensersatzansprüche unter anderem der Zahlung eines Gesamtbetrags in einer Höhe von 821.000 Euro zustimmen, davon 731.000 Euro „Verträge mit Bezug Eröffnungstermin BER" und 90.000 Euro „für flughfenaffine Nutzer". Die Zahlung soll erfolgen

> *„für den Zeitraum vom 01.01.2013 bis 30.09.2013 als Ausgleich für ausbleibende bzw. verzögerte Mieterträge. Der Gesamtbetrag orientiert sich an einer Inbetriebnahme des BER Ende Oktober 2013. Im Falle einer Inbetriebnahme BER nach dem 30.10.2013 ergeben sich weitere Schadensersatzzahlungen durch die FBB i. H. v. 120 T€ monatlich."*[1288]

Nach der gescheiterten Eröffnung im Jahr 2012 reichte air berlin Klage beim Landgericht Potsdam ein und verlangte von der Flughafengesellschaft Schadensersatz in Höhe von 48 Millionen Euro. Die Flughafengesellschaft bestritt den Anspruch, weil laut dem damaligen Geschäftsführer Rainer Schwarz nie ein fixierter Eröffnungstermin mit air berlin vereinbart worden sei.[1289] Im Mai 2013 bot die Flughafengesellschaft der air berlin 10 Millionen Euro Schadensersatz an. Zu einer Einigung über dieses Angebot kam es jedoch nicht, denn im Januar 2014 stellte der führende Richter des Landgerichts Potsdam im Verfahren von air berlin gegen die Flughafengesellschaft klar, dass es im Vertrag, den die beiden miteinander geschlossen haben, keinen festen Eröffnungstermin gegeben habe.[1290] air berlin ließ im Anschluss an die Klarstellung des Gerichts die Klage gegen die Flughafengesellschaft fallen und einigte sich mit dieser außergerichtlich auf eine Schadensersatzsumme von 2 Millionen Euro.[1291]

Die Deutsche Bahn forderte Anfang November 2015 wegen der gescheiterten Eröffnung des BER und der damit verbunden Einnahmeausfälle und Instandhaltungskosten einen Schadensersatz in Höhe von 70 Millionen Euro von der Flughafengesellschaft. Der Bahn entgehen seit der geplatzten Eröffnung Trassenentgelte. Zusätzlich wird die Bahn mit Kosten aus dem unbenutzten unterirdischen Bahnhof belastet. Die Deutsche Bahn konnte sich Ende April 2016 außergerichtlich auf eine einmalige Schadensersatzsumme von fünf Millionen Euro für das Betreiben des ungenutzten Bahnhofs einigen.[1292]

[1287] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Niederschrift über die Sitzung des Finanz- und Prüfungsausschusses des Aufsichtsrates am 30. November 2012 sowie Fortsetzung am 07. Dezember 2012, FBB 553, Bl. 97
[1288] Ebd. Bl. 98
[1289] Süddeutsche Zeitung (Air Berlin will Schadensersatz – Flughafengesellschaft wiegelt ab) v. 07.11.2012
[1290] Der Tagesspiegel (Mehdorn einigt sich mit Mehdorn) v. 04.06.2014
[1291] Berliner Zeitung (Eine kleine Entschädigung für Air Berlin) v. 04.06.2014
[1292] rbb Rundfunk Berlin Brandenburg (Bahn erhält Entschädigung für ungenutzten BER-Bahnhof) v. 01.05.2016, unter: http://www.rbb-online.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure_aktuell/2016/05/ber-bahnhof-einigung-zwischen-bahn-und-flughafengesellschaft.htm/listall=on/print=true.html (Stand: 20.05.2016)
u. Tagesspiegel (Deutsche Bahn will Schadensersatz vom BER) v. 02.11.2015

XXI. Die merkwürdige Öffentlichkeitsarbeit der Flughafengesellschaft

Dass die Flughafengesellschaft über Jahre der Öffentlichkeit ein geschöntes – und mitunter falsches – Bild vom Zustand der BER-Baustelle lieferte, dürfte mittlerweile ein nicht mehr zu bestreitendes Faktum sein. Der Landesrechnungshof Brandenburg führte hierzu in seiner umfangreichen Mitteilung vom 10. Juli 2015 beispielsweise an:

> *„Die intransparenten bzw. unzutreffenden Darstellungen der FBB in ihren Lageberichten zum Ausmaß der Schallschutzproblematik und ihren Pressemitteilungen zum Kapitalbedarf und seiner Auskömmlichkeit sowie zur Einhaltbarkeit des Inbetriebnahmetermins 03.06.2012 verdeutlichen, dass die FBB nicht nur dem Aufsichtsrat, sondern auch der Öffentlichkeit ein geschöntes Bild von der Lage des Unternehmens vermittelte.“*[1293]

Nach der Bekanntgabe der Verschiebung der Inbetriebnahme auf unbestimmte Zeit im Mai 2012 ließ sich die Flughafengesellschaft immerhin im Bereich Public Relations von externem Sachverstand unterstützen. So hat sie nach Angaben des damaligen Regierenden Bürgermeisters Klaus Wowereit die Kommunikationsagentur MSL beauftragt, für die nach eigenen Angaben auch der ehemalige Berliner Senator Peter Radunski (CDU) im Beirat tätig ist.[1294] Die Agentur sollte die Flughafengesellschaft „in Krisensituationen, wie z. B. der Verschiebung des Eröffnungstermins, sowie in Notfällen, wie z. B. bei Katastrophenfällen, […] unterstützen.“[1295] Zu den dafür entstehenden Kosten wollte oder konnte der Wowereit keine Angaben machen. In der Tat bedeutete die Verschiebung der Inbetriebnahme eine handfeste Krise für die Öffentlichkeitsarbeit der Flughafengesellschaft. Im Frühjahr veröffentlichte die Bürgerinitiative „Neue Aktion“ um den ehemaligen Bundestagsabgeordneten Ferdi Breidbach eine ihr zugespielte Präsentation des damaligen Leiters der Pressestelle der Flughafengesellschaft Ralf Kunkel. Die Präsentation trägt das Datum vom 28. Februar 2013. Darin ist zu lesen, dass der Anteil an „Krisen und Notfällen an der Pressearbeit“ von rund 30 Prozent im Jahr 2011 auf rund 70 Prozent im Jahr 2012 gestiegen sei.[1296] Kunkel beklagte in seiner Präsentation nicht nur eine „Hochkonjunktur für Verschwörungstheorien“, die in der Berichterstattung über das BER-Debakel um sich greifen würde. In den Medien zu Wort kommende Akteure firmierten bei Kunkel unter der hämischen Überschrift „Populisten und Experten“, die Politik ist für ihn „wankelmütig“. Und nicht nur die Medien schienen für Kunkel Gegner zu sein, auch die Politik, die die Flughafengesellschaft seit Jahren finanziell über Wasser hält, wurden von ihm so eingeordnet: „Der Airport ist vollständig politisiert und aufgrund seiner Größe viel zu präsent, um in der Krise nicht dauernd von allen möglichen Seiten attackiert zu werden.“[1297] Attackiert sah Kunkel den Flughafen hierbei vor allem durch die parlamentarischen Ausschüsse, deren Aufgabe es ist, die Beteiligung der öffentlichen Hand an der Flughafengesellschaft und das von Regierungen und Flughafengesellschaft angerichtete Desaster aufzuarbeiten: Den Untersuchungsausschuss zum BER, die Hauptausschüsse der Landtage von Berlin und Brandenburg, den Haushaltsausschuss des Bundestages sowie die verschiedenen

[1293] Landesrechnungshof Brandenburg, Mitteilung (vollständiger Titel) v. 10.07.2015, S. 268
[1294] http://www.mslgroup.de/uber-uns/ (Stand: 17.04.2016)
[1295] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/11465
[1296] Ralf Kunkel, Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt. Über die Grenzen der Kommunikation, 288. 2. 2013, S. 5
[1297] Ebd. S. 25

Verkehrsausschüsse. Auch parlamentarische Anfragen, eines der gebräuchlichsten Mittel der Abgeordneten, die Regierungsarbeit zu kontrollieren, fielen für Kunkel unter das Stichwort Attacke.[1298] Ein Prinzip der künftigen Öffentlichkeitsarbeit der Flughafengesellschaft sollte laut Kunkel die „Rückkehr zum Prinzip ‚Guter Nachbar'" sein. Hier sei „ein gutes und funktionierendes Schallschutzprogramm [...] die zentrale Aufgabe einer deutlich verbesserten Anwohnerkommunikation". Hinzu sollte eine „Verstärkung der Umlandarbeit" kommen. Durchaus erwähnenswert sind zudem die von Kunkel in seiner Präsentation zusammengestellten Aussagen über Bürger/innen und BER-Kritiker/innen. Zunächst wartete er mit der unbelegten Binsenweisheit auf, Großprojekte seien in Deutschland „fast nicht mehr möglich. Wir steuern geradewegs in die blockierte Republik."[1299] Dies läge am „Eigensinn des radikalen Egoisten", der sich der „Vernunft der Mehrheit" entgegenstelle: „Selbst nach allen demokratischen Regeln abgewogene Themen, wie z. B. Flüge in Randzeiten greift der Wutbürger eigennützig an."[1300] Den „Wortführern" gehe es dabei „um Beschaulichkeit in Vororten, nicht um mehr Demokratie und Bürgerbeteiligung. [...] ‚Besorgte Bürger' skandalisieren so selbst Vorgänge, die Jahrzehnte zurückliegen. Die Medien spielen brav mit – der Quote und Auflage wegen."[1301] Wie diese Ignoranz gegenüber den in zahlreichen Gruppen, Vereinen und Initiativen manifestierten Sorgen der Anwohner/innen des BER mit dem vorgeblichen Prinzip des „Guten Nachbarn" zusammenpassen soll, erläuterte Kunkel in seiner Präsentation nicht. Vor diesem Hintergrund schien es durchaus angemessen, dass die Flughafengesellschaft bei ihrer PR-Arbeit auch externen Fachverstand zuließ. Der Berliner Senat wollte sich die Auffassung der Presseabteilung der Flughafengesellschaft über Anwohner/innen nicht anschließen. Auf Anfrage von Martin Delius teilte er mit:

> *„Die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH ist eine eigenständige Gesellschaft mit eigener Geschäftsführung und Pressearbeit. Dementsprechend beinhalten die Presseveröffentlichungen nicht notwendigerweise auch in jedem Einzelfall die Auffassung der Gesellschafter."*[1302]

Deuteten die internen Äußerungen Kunkels zu Politik, Medien und Bürgern auf ein fragwürdiges Verständnis demokratischer Abläufe und von der Verwendung öffentlicher Gelder hin, so ließen die im April 2016 getätigten Äußerungen von Kunkels Nachfolger Daniel Abbou wenigstens einen Blick auf die nach wie vor fragwürdigen Zustände innerhalb der Flughafengesellschaft zu. Abbou hatte den Posten als Leiter der Unternehmenskommunikation zum 1. Januar 2016 angetreten. Damals hatte der Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Karsten Mühlenfeld erklärt: „Ich freue mich mit Daniel Abbou einen Kommunikationsprofi gewonnen zu haben, der sowohl in den Medien als auch in der Politik über ein großes persönliches Netzwerk verfügt und Vertrauen genießt."[1303] Bevor er die Stelle bei der Flughafengesellschaft übernahm war Abbou unter anderem als Leiter der Pressestelle der Berliner Senatsverwaltung für Justiz und später in der gleichen Position bei der Senatsverwaltung für Finanzen tätig.[1304] Im April 2016 erschien im prmagazin ein ausführliches Interview. Darin hatte tätigte Abbou verschiedene Äußerungen, die einerseits als „Klartext"[1305] aufgefasst wurden, andererseits zu seiner unmittelbaren

[1298] Ebd.
[1299] Ebd. S. 42
[1300] Ebd.
[1301] Ebd.
[1302] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/11866
[1303] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Pressemitteilung v.
[1304] prmagazin 04/2016
[1305] Vgl. bspw. Bild (Endlich spricht mal einer Klartext am BER - und schon fliegt er) v. 12.04.2016

Freistellung und schließlich der Auflösung seines Arbeitsvertrags mit der Flughafengesellschaft führten. So sagte er unter anderem:

> *„Ich habe nicht die Erwartungshaltung, dass der BER zur erfolgreichsten Baugeschichte Deutschlands wird. Dazu hat die alte Flughafen-Crew zu viel verbockt, dafür sind zu viele Milliarden versenkt worden. Das kann man nicht komplett rumreißen. Das, was man machen kann, ist, Transparenz herzustellen.“*[1306]

„Früher“ habe die Flughafengesellschaft „meist gesagt: Nein, es ist alles gut.“ Dies sei „Bullshit. Bekenne Dich dazu, wenn etwas scheiße gelaufen ist.“[1307] Im Zusammenhang mit der im Februar 2016 öffentlich gemachten umfangreichen Mitteilung des Landesrechnungshofs Brandenburg hatte Mühlenfeld in einem Schreiben an den Landesrechnungshof auf eine Geheimhaltung bestanden. Im Interview danach gefragt sagte Abbou:

> *„Obwohl der BER der politischste Flughafen Deutschlands ist, ist die Flughafengesellschaft in ihrer Struktur sehr unpolitisch. Diesen Brief hatte ich nicht gesehen. Als ich ihn gelesen habe, habe ich sehr mit der Stirn gerunzelt. Und ganz nebenbei, mit dem Regierungsflughafen war es ähnlich. Da brauchen wir unbedingt ein politisches Screening. Man hätte ja sagen können: Ich bin nicht gegen die Veröffentlichung, ich will nur die Schwärzung von geheimen Kennzahlen, damit dem Flughafen kein Schaden entsteht. Diese politische Denke fehlt dem Flughafen, das muss man ganz schnell lernen.“*[1308]

Unabhängig von der Richtigkeit dieser Aussage fiel der Leiter der Unternehmenskommunikation mit diesen Äußerungen seinem Vorgesetzten Mühlenfeld in den Rücken, indem er ihn öffentlich als politisch unerfahren und zu unbedachten Äußerungen neigend darstellte. Diese Einschätzung eines Akteurs, der durchaus über eine Innenansicht der Flughafengesellschaft verfügte, mag richtig sein. Dass der so dargestellte Flughafenchef diese Einschätzung schließlich nicht teilte, ist nachvollziehbar. Noch weniger dürfte sich Mühlenfeld über die gönnerhafte Beurteilung Abbous wenige Zeilen später gefreut haben. Mühlenfeld, so Abbou, sei Ingenieur, und

> *„Ingenieure pflegen eine andere Sprache als Journalisten und Politiker. Für diese Dolmetscherfunktion werden wir Pressesprecher bezahlt. Aber Herr Mühlenfeld ist da absolut lern- und kritikfähig, das ist ein großer Vorteil.“*[1309]

Zum Zustand des Projekts BER im Frühjahr 2016 sagte Abbou:

> *„Glauben Sie mir, kein Politiker, kein Flughafendirektor und kein Mensch, der nicht medikamentenabhängig ist, gibt Ihnen feste Garantien für diesen Flughafen. Wir können nur sagen: Wir arbeiten hart, versuchen, Wege zu finden, Probleme zu lösen, und strengen uns an, aber garantieren wird Ihnen da keiner was.“*[1310]

[1306] prmagazin 04/2016
[1307] Ebd.
[1308] Ebd.
[1309] Ebd.
[1310] Ebd.

Diese Aussage mag einerseits als eine neue Art von Transparenz in der Unternehmenskommunikation der Flughafengesellschaft gesehen werden. Zum anderen machte Abbou allerdings auch klar, dass der Zustand der Flughafenbaustelle auch vier Jahre nach der Absage der für Juni 2012 geplanten Inbetriebnahme mehr als unübersichtlich war und die Verantwortlichen nach wie vor nicht in der Lage waren, nachvollziehbare Einschätzungen zum Bau des BER zu geben. Als Reaktion auf das Interview ließ sich Mühlenfeld im Berliner Tagesspiegel mit dem Satz zitieren: „Das Interview war nicht mit der Geschäftsführung abgestimmt."[1311] Bis „auf Weiteres" sei Abbou freigestellt und die Angelegenheit müsse auch mit dem Aufsichtsrat geklärt werden.[1312] In der Sitzung des Projektausschusses des Aufsichtsrats, die am 11. April stattfand, habe der Staatssekretär des Bundesverkehrsministeriums Rainer Bomba das Thema auf die Tagesordnung setzen lassen. Laut Tagesspiegel sei im Projektausschuss „die Empörung groß" gewesen. Der Flughafen sei „ohne Not" in die Schlagzeilen gebracht worden.[1313] Der Regierende Bürgermeister Michael Müller habe, so berichtet die Zeitung, nach eigenen Angaben keinen Einfluss auf die Einstellung oder die Freistellung des SPD-Mitglieds und früheren Senatsangestellten Abbou genommen. „Von Müller hat Mühlenfeld für seine Entscheidung freie Hand."[1314] Am 13. April 2016 gab die Flughafengesellschaft schließlich mit einer knappen Pressemitteilung bekannt, dass man sich von Abbou „in gegenseitigem Einvernehmen" getrennt habe. „Grund für die Beendigung des Arbeitsverhältnisses sind unterschiedliche Vorstellungen in der Pressearbeit", heißt es in der Mitteilung.[1315]

Der RBB erläuterte in einem Kommentar seines Internetangebots richtigerweise, dass die Flughafengesellschaft seinen Vorgänger als Sprecher des Unternehmens Ralf Kunkel über Jahre „gedeckt" habe – „trotz rüder Angriffe auf demokratische Bürger".[1316] Ein „Abstrafung" Abbous sei, so der Verfasser des RBB-Kommentars Sascha Adamek, vor dem Hintergrund „erstaunlich", dass Kunkel „für kritische Journalisten bekannt für Kungeleien mit der Öffentlichkeit" gewesen sei. Drehgenehmigungen habe dieser „am liebsten nur bei Wohlverhalten" erteilt.[1317] Zudem verweist Adamek auch auf den oben geschilderten internen Vortrag von Kunkel im Jahr 2013. Dieser habe zu einer Zeit stattgefunden, „in der Kunkel manchmal gar nicht auf Drehanfragen kritischer Journalisten reagierte".[1318] Die Medien seien damals für Kunkel „längst liebste Feinde geworden".[1319] Süffisant weist der RBB-Kommentar darauf hin, dass Kunkel sich nach seinem Abgang als PR-Chef nun als so genannter Umlandbeauftragter der Flughafengesellschaft mit „mit den von ihm so beklagten ‚Wutbürgern' in der Nachbarschaft um ihren Anspruch auf Schallschutz schlagen" müsse.[1320]

[1311] Tagesspiegel (Schluss mit lustig) v. 12.04.2016
[1312] Ebd.
[1313] Ebd.
[1314] Ebd.
[1315] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Pressemitteilung v. 13.04.2016
[1316] RBB online (Zweierlei Maß). Im Internet: http://www.rbb-online.de/politik/Flughafen-BER/BER-Aktuelles/akteure_aktuell/2016/04/kommentar-abbou-ber-sprecher-beurlaubung.html (Stand: 15.04.2016)
[1317] Ebd.
[1318] Ebd.
[1319] Ebd.
[1320] Ebd.

XXII. Exkurs: Offenhaltung des Flughafens Berlin-Tegel?

Der Flughafen Berlin-Tegel wurde mit der Übergabe der Alliierten durch das „Gesetz zur Überleitung von Bundesrecht nach Berlin (West) (Sechstes Überleitungsgesetz) am 25. September 1990 […] als genehmigt und im Plan rechtskräftig festgestellt."[1321] Mit dem Konsensbeschluss der Gesellschafter der Flughafengesellschaft vom 28. Mai 1996 wurde der zukünftige Flughafen Schönefeld zum „Single-Standort" auserkoren. Im Konsensbeschluss wurde, neben der Schließung des Flughafens Tempelhof, die 2008 erfolgte, auch die Schließung des Flughafens Tegel beschlossen. Diese sollte ursprünglich im Jahr 2012 mit der Eröffnung des Flughafens BER erfolgen. Die Betreiberin des Flughafens Berlin-Tegel, die Berliner Flughafengesellschaft (BFG), konkretisierte diesen Beschluss: Sie stellte am 16. November 2001 den Antrag auf Widerruf der Betriebsgenehmigung für den Tegel für die „luftverkehrsrechtliche Genehmigung und die luftrechtliche Planfeststellung". Am 24. März 2004 reichte die BFG eine Klarstellung zum Antrag vom 16. November 2001 nach. Danach sollte nunmehr folgendes verfügt werden:[1322]

> *„Die luftrechtliche Genehmigung und die luftrechtliche Planfeststellung für den Verkehrsflughafen Berlin-Tegel werden mit Ablauf von sechs Monaten rechtsunwirksam, nachdem die Verlängerung der künftigen Nord- und heutigen Südpiste auf 3.600 m Länge und der Neubau der künftigen Südpiste des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld mit einer Länge von mindestens 4.000 m jeweils sowohl bestandskräftig planfestgestellt als auch in Betrieb genommen worden sind."*[1323]

Der endgültige Bescheid vom 29. Juli 2004 über den „Widerruf der Betriebsgenehmigung" für den Flughafen Berlin-Tegel lautet wie folgt:

> *„Der Widerruf wird mit Ablauf von sechs Monaten wirksam, nachdem die Verlängerung der künftigen Start- und Landebahn 07R/25L (Nord- und heutigen Südbahn) auf 3.600 m Länge und der Neubau der künftigen Start- und Landebahn 07R/25L (Südbahn) des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld (SXF) mit einer Länge von mindestens 4.000 m funktionsfähig in Betrieb genommen ist."*[1324]

Der Bescheid zum Widerruf der Betriebsgenehmigung und der Entlassung aus der luftverkehrsrechtlichen Zweckbestimmung (Planfeststellungsbeschluss) des Flughafens Berlin-Tegel entfaltet seine rechtliche Wirksamkeit erst, wenn die obengenannten Voraussetzungen eintreffen. Bei diesen Voraussetzungen handelt es sich um rechtlich aufschiebende Bedingungen. Erst wenn alle Bedingungen kumulativ vorliegen, tritt die Schließung des Flughafens Berlin-Tegel ein.[1325]

> *„Allerdings dürfte hierfür nicht allein die theoretische Möglichkeit einer technischen Inbetriebnahme der Start- und Landebahnen ausreichend sein, vielmehr muss dort [BER] auch tatsächlich ein Flugbetrieb stattfinden, der es erlaubt, den Flughafen*

[1321] Deutscher Bundestag, WD 7 – 3000 – 066/13, S. 4
[1322] Ebd. S. 4ff
[1323] Bescheid über die Entlassung der Anlagen und Flächen des Flughafens Berlin-Tegel aus der luftverkehrsrechtlichen Zweckbestimmung (Planfeststellung) vom 02.02.2006, S. 13 f
[1324] Bescheid über die Entlassung der Anlagen und Flächen für den Flughafen Berlin-Tegel v. 29.07.2004, S. 4
[1325] Deutscher Bundestag, WD 7 – 3000 – 066/13, S. 9 ff

> *Berlin-Tegel zu schließen. Ein derartiger Flugbetrieb am BER erfordert neben der tatsächlichen Inbetriebnahme der Start- und Landebahnen auch hierfür erforderliche sonstige Logistik eines Verkehrsflughafens von nicht nur untergeordneter Bedeutung. Im Zweifel sind hierzu sachverständige Feststellungen zu treffen.“*[1326]

Die planerischen Vorgaben für die Schließung des Flughafens Tegel beruhen auf dem Landesplanungsvertrag zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg. Dieser Staatsvertrag bildet die Grundlage für die gemeinsame Landesplanung, welche in Landesentwicklungsprogrammen (LEPro) festgehalten werden. Diese LEPro entfalten eine rechtlich bindende Wirkung durch Landesgesetze. So steht im § 19 Abs. 11 des LEPro 2007, dass der „nationale und internationale Luftverkehrsanschluss für Berlin und Brandenburg möglichst auf einen Flughafen konzentriert werden [soll].“ Somit können mehrere Flughäfen in Berlin betrieben werden ohne dabei eine Gesetzesänderung im Landesentwicklungsprogramm vorzunehmen.[1327] Das eigentliche Hindernis für den Weiterbetrieb von Tegel liegt im „Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS)“. Der momentane Landesentwicklungsplan von 2006 legt fest, dass

> *„zur Deckung des nationalen und internationalen Luftverkehrsbedarfes der Länder Berlin und Brandenburg [...] der Flughafen Berlin-Schönefeld weiter zu entwickeln [ist]. Mit der Inbetriebnahme der Kapazitätserweiterung am Standort Schönefeld sind die Flugplätze Berlin-Tegel und Berlin-Tempelhof zu schließen und ihre Flächen einer anderen Nutzung zuzuführen.“*[1328]

Laut der Ausarbeitung des Wissenschaftlichen Dienstes des Bundestages müsste für den Weiterbetrieb des Flughafens Tegel eine Gesetzesänderung im Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung erfolgen. Für den Bedarf einer möglichen Änderung sollen nach Art. 8 Abs. 7 des Landesplanungsvertrages die gemeinsamen Landesentwicklungspläne „spätestens zehn Jahre nach ihrer Aufstellung überprüft werden.“[1329] Diese Überprüfung müsste den Bedarf für das Flughafenverkehrsaufkommen in der Region Berlin-Brandenburg feststellen.

> *„Dieser Bedarf wird regelmäßig auf der Grundlage gutachterlicher Verkehrsprognosen ermittelt und bindet die Verwaltungen entsprechend den jeweiligen Plänen. Der Konsensbeschluss vom 28. Mai 1996 und die entsprechenden Gesellschafterbeschlüsse der BBF/FBB stellen dabei keine geeignete Grundlage für Bedarfsfeststellungen in den Landesentwicklungsplänen Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) dar.“*[1330]

Die Grundlage des Landesentwicklungsplans beruht auf einer Luftverkehrsprognose aus dem Jahr 2002 und weicht stark von den aktuellen Zahlen ab. So sah die Prognose ein Passagieraufkommen für das Jahr 2015 von 23,2 Millionen vor. Die Verkehrsstatistik der Flughafengesellschaft hat diesen Wert bereits im Jahr 2011 überschritten und liegt für das Jahr 2015 bei 29,5 Millionen Passagieren pro Jahr.[1331]

[1326] Ebd. S. 11
[1327] Landesentwicklungsprogramm 2007, Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, S. 40
[1328] Gemeinsamer Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) v. 30.05.2006, S. 8
[1329] Deutscher Bundestag, WD 7 – 3000 – 066/13, S. 15
[1330] Ebd. S. 16
[1331] Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Pressemitteilung v. 08.01.2016

Die Bedarfsfeststellung unterliegt der parlamentarischen Kontrolle der Landesparlamente. Der Wissenschaftliche Dienst des Bundestages führt in seinem Ergebnis aus:[1332]

> *„Die Überprüfung von Landesentwicklungsplänen steht zwar im Ermessen der Landesregierungen, dürfte aber auch durch die jeweiligen Parlamente initiiert werden können. Die parlamentarische Kontrolle kann hierbei das gesamte parlamentarische Handlungsspektrum umfassen. Dem Abgeordnetenhaus des Landes Berlin und dem Landtag des Landes Brandenburg ist es darüberhinaus auch möglich, im Zusammenhang mit Landesentwicklungsplänen gesetzesinitiativ zu werden.“*[1333]

Dem Bund als oberste weisungsbefugte Bundesbehörde, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), unterliegt die Fach- und Rechtsaufsicht und er kann ebenfalls durch seine fiskalische Beteiligung Kontrolle über die Flughafengesellschaft ausüben.[1334]

Nach einer Bedarfsermittlung und einer Änderung der Landesentwicklungspläne ist zum Weiterbetrieb des Flughafens Tegel eine Betriebsgenehmigung erforderlich. Dazu müsste der Widerrufsbescheid vom 29. Juli 2004, der eine Schließung innerhalb von sechs Monaten vorsieht, durch die BFG oder durch die zuständige Behörde des Landes Berlin modifiziert oder aufgehoben werden. Hier bedarf es einen Antrag der BFG auf Wiederaufgreifen des Verfahrens nach § 51 VwVfG, da dieser es erlaubt, die Bestandskraft eines unanfechtbaren Verwaltungsakts – wie es auf den Widerrufsbescheid zutrifft – zu durchbrechen. Denn die BFG besitzt einen Anspruch auf eine fehlerfreie Ermessenentscheidung eines Verwaltungsaktes.[1335] Des Weiteren ist für einen Weiterbetrieb des Flughafens eine Planfeststellung gemäß § 8 f. LuftVG notwendig, da auf Antrag der BFG mit dem Bescheid vom 2. Februar 2006 Tegel aus der luftverkehrsrechtlichen Zweckbestimmung entlassen wurde.[1336]

> *„Der Bescheid über die Entlassung aus der luftverkehrsrechtlichen Zweckbestimmung beinhaltet zwei verschiedene Regelungen. Einerseits die Aufhebung der gesetzlich fingierten Planfeststellung und andererseits die Entwidmung des Flughafens aus dem öffentlichen Verkehr (Verkehrsflughafen). Die Aufhebung der Betriebsgenehmigung ist nicht Bestandteil des Bescheids vom 2. Februar 2006.“*[1337]

Weiter heißt es:

> *„Insofern dürfte der Bescheid […] zwei Verwaltungsakte, nämlich die Entwidmung der Flächen als öffentlicher Verkehrsflughafen und die Aufhebung der diesbezüglichen Planfeststellung, beinhalten.“*[1338]

Eine Aufhebung oder Modifizierung kann, wie beim Widerruf der Betriebsgenehmigung vom 29. Juli 2004, durch die Antragstellung auf das Wiederaufgreifen des Verfahrens gemäß § 51

[1332] Deutscher Bundestag, WD 7 – 3000 – 066/13, S. 18
[1333] Ebd.
[1334] Vgl. ebd.
[1335] Vgl. ebd. S. 24f
[1336] Vgl. ebd. S. 24ff
[1337] Ebd. S. 27
[1338] Ebd. S. 28

VwVfG durch die BFG oder bei Änderungen der „tatsächlichen Verhältnisse“ von Amts wegen erhoben werden.[1339] Der Wissenschaftliche Dienst des Bundestages kommt in seiner Ausarbeitung zu dem Schluss, dass im Vordergrund eines möglichen Weiterbetriebs des Flughafens Berlin-Tegel der Bedarf eines zweiten Flughafenstandorts in der Region Berlin-Brandenburg anhand von Verkehrsprognosen und Wirtschaftlichkeitsberechnungen steht. Der WD empfiehlt:

> *„Im Hinblick auf das ungewisse Ereignis eines Volllastbetriebes des Flughafens BER wäre es zur Gewährleistung von Planungssicherheit für alle Beteiligten auch denkbar, zunächst in einem Moratorium die Frist von sechs Monaten zumindest mittelfristig zu erweitern, um die Wirtschaftlichkeit beider Standorte zu erproben oder um in diesem Zeitraum beispielsweise eine Kapazitätserweiterung des BER herbeizuführen.“*[1340]

Des Weiteren sollte eine Überprüfung des gemeinsamen Landesentwicklungsplanes Flughafenstandortentwicklung von Amts wegen herbeigeführt werden[1341] sowie

> *„für die Bestandskräftigen Bescheide vom 29. Juli 2004 (Widerruf der Betriebsgenehmigung) und 2. Februar 2006 (Aufhebung der Planfeststellung). Hierbei sind auch die überörtlichen Interessen der Öffentlichkeit im gesamtstaatlichen Gefüge für den Bereich des Luftverkehrs sicherzustellen.“*[1342]

Seit dem geplatzten Eröffnungstermin im Jahr 2012 und den immer weiter nach hinten verschobenen Eröffnungstermin des Flughafens BER entspannt sich zwischen den Befürworter/innen und den Anwohner/innen bzw. Gegner/innen ein Streit um den Weiterbetrieb des Flughafens. Mehrere Anwohner/innen die von Lärmemissionen des Flughafens betroffen sind, haben in der Vergangenheit bereits vor dem Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg (OVG) gegen die Flughafengesellschaft geklagt. Sie forderten eine Nachrüstung von Schallschutz in ihren Wohnungen bzw. Häusern,[1343] da

> *„[sie] der Auffassung [sind], dass das Luftverkehrsaufkommen am Flughafen Berlin-Tegel infolge der Nichteröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg erheblich zugenommen habe. Sie hätten daher einen Anspruch auf nachträgliche Schutzmaßnahmen.“*[1344]

Bisher wurden alle Klagen gegen den Flughafen Tegel vom OVG abgelehnt. Das Gericht verwies darauf, dass durch die Novellierung des Fluglärmgesetzes vom Juni 2007 und nach dem Ablauf der Umsetzungsfrist nach 10 Jahren, ein Anspruch auf Schallschutz für die Anwohner/innen des Flughafens Tegel bestehe. Allerdings gibt es unterschiedliche Auffassungen, wann genau diese Frist erloschen ist:

> *„Entweder endet die Frist zehn Jahre, nachdem das Fluglärmgesetz in Kraft trat, also am 7. Juni 2017. Oder es kann der 31. Dezember 2019 sein, an dem Flughäfen nach*

[1339] Ebd. S. 29
[1340] Ebd.
[1341] Ebd.
[1342] Ebd.
[1343] Berliner Morgenpost (Milliardenklage von Tegel-Anwohnern wegen Lärm befürchtet) v. 19.01.2015
[1344] Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Pressemitteilung v. 11.06.2014

> *dem neuen Gesetz in der Pflicht wären, Lärmschutzbereiche auszuweisen und Schallschutz umzusetzen.“*[1345]

Sollte der Eröffnungstermin wiederum ins Wanken geraten und es zu einer erneuten Verschiebung in einen Zeitraum nach 2017 kommen, muss damit gerechnet werden, dass die Anwohner/innen wieder Klage vor dem OVG einreichen werden um ihren Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen geltend zu machen.[1346] Dass die Sorgen der etwa 300.000 betroffenen Anwohner/innen, die nach dem Fluglärmgesetz ab 2017 Anspruch auf Schallschutz haben, nicht unberechtigt sind, bestätigte das Sondergutachten des Sachverständigenrats für Umweltfragen vom März 2014. Dieser ging der Frage nach, wie man Fluglärm reduzieren könnte und gibt dem Gesetzgeber dazu Reformvorschläge bei der Planung von Flughäfen und Flugrouten an die Hand. Die Studie setzte sich dabei unter anderem mit der Praxis der Einzelfreigaben auseinander. Eine Einzelfreigabe erlaubt es einen Flugzeug in Ausnahmefällen, die durch die Deutsche Flugsicherung (DFS) festgestellt werden müssen, beim An- und Abfliegen von den festgelegten Flugrouten abzuweichen. In der Praxis zeigt sich jedoch, dass „[a]n zahlreichen Flughäfen […] die Flugzeuge in der Praxis regelmäßig und in großem Umfang von den festgelegten Flugrouten ab[weichen], weil ihnen die Flugsicherung eine entsprechende Erlaubnis erteilt.“[1347] Laut einer internen Betriebsanweisung der DFS sei es möglich „bei Abflügen ab einer Flughöhe von 5.000 Fuß (ca. 1525 Meter) bei Strahlenflugzeugen generell eine abweichende Einzelfreigabe“ zu erteilen.[1348] Dass es sich bei diesen Ausnahmefällen nicht um Notfälle handelt, sondern um ökonomische Interessen, um laut der DFS eine „beschleunigte Abwicklung des bekannten Flugverkehrs“ sicherzustellen, fand die Piratenfraktion am 14. November 2014 auf eine Anfrage nach dem Informationsfreiheitsgesetz an die Deutsche Flugsicherung heraus. Laut dem Gutachten des Sachverständigenrats für Umweltfragen erteilt der DFS diese Einzelfreigaben so regelmäßig, dass „neben den festgelegten Flugrouten alternative ‚faktische' Flugrouten“ entstünden:[1349]

> *„Ein ‚besonders drastisches Beispiel' stelle vor diesem Hintergrund der Flughafen Tegel dar. Hier seien Flugrouten festgelegt worden, die für Abflüge in östlicher Richtung vorsähen, dass Flugzeuge mit Zielen in westlicher oder südlicher Richtung Berlin nördlich umfliegen sollten. Tatsächlich weiche jedoch eine ‚erhebliche Anzahl von Flugzeugen' nach Süden ab und überfliege das Berliner Stadtgebiet. Zum Teil würden hier dicht besiedelte Gebiete unterhalb von 2.000 Metern überflogen. Nach Angaben des Senats lag die Zahl der An- und Abflüge am Flughafen Tegel im Jahr 2013 bei fast 174.000. Fünf Jahre zuvor waren es noch rund 160.000. Wie viele Flüge in den letzten Jahren mit Erlaubnis der Deutschen Flugsicherung von den festgelegten Routen abwichen, kann der Senat allerdings nicht sagen. Als Antwort auf eine parlamentarische Anfrage der Piratenfraktion teilte er hierzu lediglich mit, dass die Flugsicherung, weder Daten über die Zahl der Flugverkehrskontrollfreigaben erhebt, noch eine entsprechende Höhenzuordnung vornimmt.' Will heißen: Weder die Deutsche Flugsicherung noch die Berliner Landesregierung wissen, in welchem*

[1345] Berliner Morgenpost (Milliardenklage von Tegel-Anwohnern wegen Lärm befürchtet) v. 19.01.2015
[1346] Ebd.
[1347] Vgl. Sachverständigenrat für Umweltfragen, Fluglärm reduzieren: Reformbedarf bei der Planung, Sondergutachten vom März 2014, S. 25 f
[1348] Ebd.
[1349] IFG Anfrage der Piratenfraktion vom 14. November 2014 und Sachverständigenrat für Umweltfragen, Fluglärm reduzieren: Reformbedarf bei der Planung, Sondergutachten vom März 2014, S. 25

Ausmaß die Bevölkerung im Bereich um den Flughafen Tegel überhaupt von Fluglärm betroffen ist, der dadurch hervorgerufen wird, dass die Flugsicherung auf die ökonomischen Interessen einzelner Fluggesellschaften Rücksicht nimmt. Wenn es nun, so wie die Flughafengesellschaft nicht müde wird anzukündigen, bereits kurz nach der für 2017 geplanten Inbetriebnahme des BER dazu kommt, dass dessen Kapazitäten bei der Eröffnung bereits ausgelastet sein werden und sogar ausgeweitet werden müssten, steht folgendes zu befürchten: Es werden am BER in absehbarer Zeit mehr Flugzeuge an- und abfliegen und durch die Flugsicherung beaufsichtigt werden müssen, als zunächst angenommen. Zur Beschleunigung des Betriebs und aus Rücksicht auf die ökonomischen Interessen der Fluggesellschaften wird die Flugsicherung auch beim BER von massenhaften Ausnahmen Gebrauch machen, was weitere Gebiete abseits der künftig festgelegten Flugrouten verlärmen wird. Dies ginge zu Lasten von Anwohner/innen, die heute noch gar nichts davon ahnen.“[1350]

Auf der anderen Seite stehen die Befürworter/innen, die für eine Offenhaltung Tegels plädieren. So schlug der damalige Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Hartmut Mehdorn zu seinem Amtsantritt vor dem Sonderausschuss BER des Landtags Brandenburg vor, Tegel nicht wie geplant zu schließen. Vielmehr sei zu prüfen, ob dieser nach der Inbetriebnahme des Flughafens BER weiterbetrieben werden könne.[1351] Auch die Berliner FDP fordert einen Weiterbetrieb des Flughafens und startete dazu Anfang Dezember 2015 die Initiative „Berlin braucht Tegel“ unter der Führung des Kandidaten der FDP für die Abgeordnetenhauswahl 2016 Sebastian Czaja. Die Initiative strebt ein Volksbegehren zur Offenhaltung Tegels an und sammelte bereits 30.000 Unterschriften.[1352] Die Berliner FDP verkündete in der Pressemitteilung vom 18.04.2016, dass sie das notwendige Quorum von 20.000 Unterschriften zur Initiierung eines Volksbegehrens erreichte. Von den 30.000 eingereichten Unterschriften bei der Senatsverwaltung für Inneres und Sport waren 23.562 Unterschriften gültig.[1353]

Es bleibt festzuhalten, dass einem Weiterbetrieb des Flughafens Tegel aus Sicht des Wissenschaftlichen Dienstes des Bundestages nichts im Wege steht. Dazu müsste die Verkehrsprognose den Bedarf eines weiteren Flughafens zur Abfertigung des geplanten Passagieraufkommens feststellen. Doch zeichnet sich bereits jetzt ab, dass der BER bei seiner Eröffnung für die prognostizierten Passagierzahlen zu klein sein wird. Das Bundesverwaltungsgericht übernahm in seinem im Urteil vom 16. März 2006 zum Nachtflugverbot am Flughafen BER die Hypothese der Planer. Im Urteil steht wie folgt:

„Aus der Sicht von Intraplan handelt es sich dabei eher um eine zurückhaltende, konservative Prognose. Das Aufkommen von 30 Mio. Passagieren/Jahr werde bereits vor dem Prognosejahr 2023 erreicht werden.“[1354]

Dieses Passagieraufkommen wurde bereits im Jahr 2015 erreicht.[1355] Für das Jahr 2023 rechnen die Planer von Intraplan mit etwa 35 Mio. Passagieren, die von anderen Flughäfen

[1350] Benedict Ugarte Chacón/Thorsten Grünberg, Lärmende Ausnahmen. In: MieterEcho 375/2015
[1351] Berliner Zeitung (Flughafen Berlin – Mehdorn will Tegel offenhalten) v. 12.03.2013
[1352] FDP-Berlin, Pressemitteilung v. 30.03.2016
[1353] FDP-Berlin, Pressemitteilung v.18.04.2016
[1354] Bundesverwaltungsbericht, Urteil vom 16.03.2006 BVerwG 4 A 1001.04
[1355] Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH, Verkehrsstatistik, unter: http://www.berlin-airport.de/de/presse/basisinformationen/verkehrsstatistik/ (Stand: 21.04.2016)

abgefertigt werden müssten. Das heißt, dass bereits aus den vorliegenden Verkehrsprognosen eine erhöhte Bedarfsermittlung besteht, die beispielsweise durch einen anderen Flughafen kompensiert werden müsste. Der Flughafen Berlin-Tegel fertigt allein mit etwa 21 Millionen Fluggästen pro Jahr etwa das Vierfache seiner ursprünglichen Kapazitäten ab.[1356]

Bei einer möglichen Offenhaltung Tegels entweder durch eine weitere Verzögerung der Eröffnung des BER oder durch eine politische Entscheidung, würden auf die Gesellschafter immense Kosten zukommen. Der stellvertretende Fraktionsvorsitzende der SPD im Berliner Abgeordnetenhaus Jörg Stroedter warnte vor einer Offenhaltung des Flughafens in der Berliner Morgenpost vom 19. Januar 2015, da 300.000 Anwohner/innen für ihre Wohnungen Schallschutz einfordern könnten. Laut Stroedter „reden wir [dann] über ganz andere Summen als am BER“. Eine vorsichtige Schätzung der Berliner Morgenpost geht von etwa zwei Milliarden Euro für die Offenhaltung des Flughafens aus.[1357] Ein Antrag der Piratenfraktion, zumindest Vorbereitungsmaßnahmen für eine ordentliche Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen zu treffen, falls dieses tatsächlich notwendig würden, wurde von SPD und CDU abgelehnt.[1358]

[1356] Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH, Verkehrsstatistik, unter: http://www.berlin-airport.de/de/presse/basisinformationen/verkehrsstatistik/ (Stand: 21.04.2016)
[1357] Berliner Morgenpost (Milliardenklage von Tegel-Anwohnern wegen Lärm befürchtet) v. 19.01.2015
[1358] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drs. 17/2092

XXIII. Parlamentarische Anfragen und die abgewälzte Verantwortung des Regierenden Bürgermeisters

Von der Begleitung der Arbeit im Untersuchungsausschuss durch das Mittel der Schriftlichen Anfrage an den Senat von Berlin machten während der Arbeit mit dem Skandalprojekt BER alle Mitglieder des Ausschusses Gebrauch. Die Qualität der Antworten, insbesondere des Regierenden Bürgermeisters und Aufsichtsratsvorsitzenden Wowereit, ließ jedoch oft zu wünschen übrig. Anlässlich der mehrfach unbeantworteten Frage[1359], welche Dokumente des Projektes der sogenannten SoKo BER beim Bundesministerium für Verkehr Eingang fanden, klagte der Abgeordnete und Vorsitzende des Untersuchungsausschusses Delius vor dem Landesverfassungsgerichtshof auf Achtung seiner Rechte nach § 45 (1) VvB und auf die konkreten Antworten zu den gestellten Fragen.[1360] Die Senatskanzlei und mit ihr der Regierende Bürgermeister hatten zunächst angegeben, nicht auf die Frage nach der Arbeit einer Einrichtung des Bundes antworten zu müssen, dann aber im Fortgang der Klage die entsprechenden Informationen doch nachgereicht. Gegenstand der Klage waren nicht nur zwei konkrete Schriftliche Anfragen, die Delius als beispielhaft für den Umgang des Senats mit seinem Fragerecht angab, sondern auch mögliche grundsätzliche Einschränkungen des Fragerechts und der Antwortpflicht des Senats. Der Landesverfassungsgerichtshof entschied in seinem Urteil vom 18. Februar 2015 eben auch über allgemeine Grundsätze und ließ den Einwurf des beklagten Senats, dass die gegenständigen Anfragen inzwischen beantwortet sein, nicht gelten.[1361] In seiner Entscheidung führte der Landesverfassungsgerichtshof aus, dass eine Nichtbeantwortung einzelner Fragen nur mit einer konkreten Begründung erfolgen kann, die sich nicht auf den zur Beantwortung nötigen Aufwand beziehen dürfe. Der LVerfGH zählte abschließend folgende zulässige Gründe für eine Nichtbeantwortung auf: „das Gewaltenteilungsprinzip, das Staatswohl, Grundrechte Dritter, die Funktions- und Arbeitsfähigkeit der Regierung sowie die Missbrauchsgrenze". Weiterhin stellte der LVerfGH fest, dass die übliche Praxis der zusammengefassten Beantwortung einzelner Teilfragen nur dann zulässig ist, wenn sichergestellt wird, dass in der Beantwortung keine einzige Teilfrage unbegründet ausgelassen wird.

> *„Zulässig ist es danach auch, wenn lediglich zusammenfassende, sich auf den Kern der Frage konzentrierende Antworten gegeben werden (vgl. Bayerischer Verfassungsgerichtshof, Entscheidung vom 6. Juni 2011, a. a. O., juris Rn. 102). Begrenzt wird dieser Antwortspielraum jeweils durch die Pflicht des Senats zur vollständigen und zutreffenden Antwort (vgl. Verfassungsgerichtshof für das Land Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 19. August 2008 - 7/07 -, juris Rn. 249)."*

Aufgrund seines grundsätzlichen Charakters kann das Urteil als maßgeblich für den Umgang der Exekutive mit dem verfassungsmäßigen Fragerecht der Abgeordneten und deren Kotrollaufgabe gelten.

Nachdem sich im Nachhinein herausgestellt hatte, dass eine Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Delius durch den Regierenden Bürgermeister Michael Müller im Dezember 2014 zu möglichen Problemen im Zusammenhang mit den Deckenlasten im Terminalgebäude des BER falsch beantwortet worden war[1362], ging der Senat in der Beantwortung ähnlicher

---

[1359] Die Klage bezog sich konkret auf die beiden Schriftlichen Anfragen unter Drs. 17/13313 und Drs. 17/13176
[1360] Berliner Morgenpost (Pirat Delius verklagt Wowereit vor Verfassungsgericht) v. 16.05.2014
[1361] Verfassungsgerichtshof des Landes Berlin, Beschluss vom 18. Februar 2015 Az. 92/14
[1362] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperidoe, Drucksache 17/15139

Anfragen auf Distanz zur Flughafengesellschaft. So verwies Staatssekretär Engelbert Lütke Daldrup in der Antwort auf eine Schriftliche Anfrage von Delius im Oktober 2015 nicht nur auf den Umstand, dass seine Antwort auf Angaben der Flughafengesellschaft basiert. Dies allein wäre keine außergewöhnliche Formulierung, da sich der Senat bei der Beantwortung von Anfragen zu landeseigenen Unternehmen regelmäßig auf die Angaben der Unternehmen stützt und dies in seiner Beantwortung auch angibt. Neu an der Antwort von Lütke Daldrup war der folgende Satz: „Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Richtigkeit der Angaben im ausschließlichen Verantwortungsbereich der Geschäftsführung der FBB liegt“.[1363] Die selbe Formulierung stellte der Regierende Bürgermeister einer anderen Anfrage zum BER ebenfalls voran.[1364]

Vor dem Hintergrund, dass es sich bei Müller nicht nur um den Regierenden Bürgermeister, sondern auch um den damaligen Vorsitzenden des Aufsichtsrats der Flughafengesellschaft handelt, ist solch eine einschränkende Vorbemerkung in einer offiziellen Antwort auf eine parlamentarische Anfrage verwunderlich. Zum einen wäre Müller als Regierender Bürgermeister in der Verantwortung gewesen, dem Parlament eine möglichst ausreichende Antwort zukommen zu lassen und nicht lediglich angebliche Angaben der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft scheinbar ungeprüft wiederzugeben. Weiterhin hätte es Müller als Aufsichtsratsvorsitzendem gut zu Gesicht gestanden, seine möglicherweise vorhandenen Zweifel an den Angaben der Geschäftsführung der Flughafengesellschaft mit dieser selbst zu klären und nicht dem Parlament mehr oder weniger deutlich mitzuteilen, dass er für die Angaben der von ihm beaufsichtigten Geschäftsführung keine Gewähr übernimmt.

Einige Umstände, die die Piratenfraktion im Zusammenhang mit dem BER unter Zuhilfenahme parlamentarischer Anfragen behandelt hat, wollen wir an dieser Stelle kurz vorstellen. Insgesamt hatte die Piratenfraktion im Zusammenhang mit dem Bau des Flughafens rund 140 Anfragen an den Senat gestellt.

a.) Überwachung von Flughafengegnern

Die Piratenfraktion fragte den Senat am 29. Mai 2013, ob Flughafenkritiker durch den Senat und die Polizei überwacht würden. Bei der Beantwortung der Anfrage durch den Staatssekretär für Inneres Bernd Krömer erklärte dieser, dass Versammlungen mit „BER-Bezug“ in Berlin und Umgebung von Beamten in Zivil überwacht worden seien. Selbige wurden „zur Gefahrenabwehr und zur Strafverfolgung eingesetzt“ und sollten die „Versammlungen vor Störungen schützen.“[1365] Der Vorsitzende des Untersuchungsausschuss Martin Delius verurteilte dieses Vorgehen im Neuen Deutschland scharf: „Wer sich nicht mehr versammeln kann, ohne das polizeiliche Ermittler inkognito eingeschleust werden, der kann auch nicht mehr frei seine Meinung äußern.“[1366] Weiter heißt es: „Nicht jeder, der staats- oder regierungskritisch denkt und handelt, ist gleich ein Fall für den Staatsschutz.“[1367] Er sehe nicht, dass eine konkrete Gefahr für die öffentlichen Stellen und die Flughafengesellschaft bestehe. Krömer hatte die Beobachtung von Flughafenkritikern damit gerechtfertigt,

[1363] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache. 17/17076
[1364] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache. 17/17109
[1365] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/12149
[1366] Neues Deutschland (Flughafenkritiker im Visier) v. 01.08.2013
[1367] Ebd.

> *„dass im Zusammenhang mit Versammlungen mit ‚BER-Bezug' Ermittlungsverfahren eingeleitet worden seien – unter anderem wegen des Verdachts der Körperverletzung, des Widerstandes gegen Vollstreckungsbeamte und des Landfriedensbruchs."*[1368]

Im Nachgang der Aufarbeitung der Vorkommnisse um die Kriminalisierung der Flughafengegner/innen stellte sich in einem Schreiben von Krömer an den Innenausschuss des Abgeordnetenhauses heraus, dass die Senatsverwaltung für Inneres und Sport bei der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage falsche Angaben gemacht hatte und „keine Ermittlungsverfahren gegen Teilnehmer/innen mit ‚BER-Bezug' eingeleitet worden sind."[1369] Der einsatzführenden Dienststelle der Polizei war ein Recherchefehler unterlaufen. Die Polizei hatte bei ihrer Dokumentation „mehrere Versammlungen mit örtlichen und zeitlichen – aber nicht thematischen – Zusammenhängen zusammengefasst." Dies habe dazu geführt, „dass die in der Abschlussmeldung erfassten Gesamtvorkommnisse des Einsatztages ohne weitere Differenzierung zur Beantwortung der […] Kleinen Anfrage herangezogen wurden."[1370] Auf die Frage, ob sich der Senat für die falsche Darstellung bei den Betroffenen entschuldigt habe, antwortet dieser:

> *„Die Senatsverwaltung für Inneres und Sport hat bereits mehrfach – u.a. bei einem Teilnehmer und Organisator von Protestversammlungen zum BER – ihr Bedauern über die fehlerhafte Beantwortung zum Ausdruck gebracht, insbesondere, weil dies bei Bürgerinnen und Bürgern zu einer vermeidbaren Verunsicherung geführt hat. Es konnte der falsche Eindruck oder das Gefühl entstehen, dass sie kriminalisiert und überwacht werden. Ein solcher Fehler hätte nicht auftreten dürfen."*[1371]

b.) Kein Ausstiegsszenario für den Fall nicht mehr handbarer Probleme

Am 7. Mai 2013 stellte die Piratenfraktion eine Anfrage an den Senat hinsichtlich eines möglichen Ausstiegsszenarios der Flughafengesellschaft für nicht mehr handhabbare Probleme mit dem Bau des BER. Der Senat antwortete, dass er ein Ausstiegsszenario nicht in Erwägung ziehe. Stattdessen gab sich der Senat kämpferisch und war der Überzeugung „den Flughafen BER unter den gegebenen rechtlichen Rahmenbedingungen zeitnah fertigzustellen."[1372] Ein Jahr später stellte die Piratenfraktion die gleiche Anfrage und bekam fast exakt die gleiche Antwort.[1373]

c.) Was passierte mit den „Akten im Müll"?

Am Montag dem 23. Juni 2014 entdeckte ein Bauarbeiter vor dem Victoria-Center in der Marktstraße in Berlin-Lichtenberg zwei Abfallcontainer voller Akten zum Flughafen BER.[1374] Bei den Unterlagen handelte es sich um solche aus der Planungsgesellschaft pg bbi, wie durch die spätere Schriftliche Anfrage der Piratenfraktion im Oktober 2014 herauskam. Die stichprobenartige Sichtung der Akten durch die Flughafengesellschaft habe ergeben, dass es sich bei diesen um Belegkopien zur Bauüberwachung des Fluggastterminals handelte.

[1368] Ebd.
[1369] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/12653
[1370] Ebd.
[1371] Ebd.
[1372] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/12047
[1373] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/13750
[1374] Berliner Kurier (Vertrauliche Flughafen-Akten im Müll gelandet!) v. 24.06.2014

Nach der abgeschlossenen Ermittlung durch die Behörden seien diese der pg bbi wieder zurückgegeben worden und befänden sich nun im Verantwortungsbereich von gmp. Eine Dokumentation des Aktenbestandes seitens der Flughafengesellschaft fand nicht statt.[1375] Der frühere BER-Brandschutzplaner Alfredo di Mauro äußerte den Verdacht, dass es sich bei dem Fund um Akten aus der Marktstraße 8 handelte, dem ehemaligen Sitz des Büros der JSK. Diese ging im Herbst 2013 in die Insolvenz und schied aus der pg bbi aus.[1376]

d.) Welche wirtschaftlichen Nachteile wären der Flughafengesellschaft bei der Ausweitung des Nachtflugverbots entstanden?

Am 7. Mai 2014 äußerte der damalige Regierende Bürgermeister Klaus Wowereit in einer Pressemitteilung seine Bedenken zu einer Ausweitung des Nachtflugverbotes. Er betonte die Einhaltung der bisherigen Regelung, die ein Nachtflugverbot zwischen 0 und 5 Uhr am Flughafen BER vorsieht. Eine Ausweitung des Nachtflugverbots würde zu „unzumutbaren Wettbewerbsnachteilen“ führen.[1377] Die Piratenfraktion stellte daraufhin eine Schriftliche Anfrage, worum es sich bei diesen Wettbewerbsnachteilen im Einzelnen handle. Wowereit sah in seiner Antwort die Entwicklung des „Drehkreuzes Berlin“ durch eine Ausweitung des Nachtflugverbotes gefährdet, da vor allem die Frühmorgen- und Spätverbindungen von Geschäftsreisenden genutzt würden. Diese müssten ihren Aufenthalt am Zielort verkürzen. Des Weiteren wären Langstreckenflüge aus Asien durch die Ausweitung betroffen, die aufgrund der Zeitverschiebung in den Hauptstoßzeiten um 6 Uhr morgens in Europa ankommen.[1378] „Eine weitere Einschränkung der Betriebszeiten würde somit den Ausbau der internationalen Anbindung Berlins stark gefährden.“[1379] Zur Berechnung der Wettbewerbsnachteile beauftragte der Senat die Firma Intraplan Consult.[1380] Weiter hieß es seitens des Senats:

> *„Die Ausweitung des Nachtflugverbotes auf einen Zeitraum 22:00 – 06:00 Uhr würde sowohl zu gravierenden betriebswirtschaftlichen Verlusten bei der FBB wie auch zu einem hohen gesamtwirtschaftlichen Schaden führen.“*[1381]

Im Detail hieße das:

> *„Passagiervolumen: Verlust von 227 Millionen Passagieren (Zeitraum 2013-2035)*
> *Aviationerlöse: Verlust von 3,5 Milliarden € (Zeitraum 2013-2035)*
> *Arbeitsplätze:Verlust von 20.000 Arbeitsplätzen (Stichjahr 2025)*
> *Steuereinnahmen: Verlust von 300 Mio. € Steuereinnahmen (Stichjahr 2025)“*[1382]

e.) Ein Nachnutzungskonzept für den BER?

Am 27. April 2011 stellte der Bürgerverein Brandenburg-Berlin e.V. (BVBB) ein Nachnutzungskonzept für den Flughafen BER „Zentralflughafen Deutschland“ vor. Dieses schlägt einen neuen Standort für den Flughafen in Sperenberg vor, da dieser Standort einen

[1375] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/14740
[1376] Berliner Kurier (Vertrauliche Flughafen-Akten im Müll gelandet!) v. 24.06.2014
[1377] Senatskanzlei Regierender Bürgermeister, Pressemitteilung v. 07.05.2014
[1378] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/13748
[1379] Ebd.
[1380] Ebd.
[1381] Ebd.
[1382] Ebd.

24h-Betrieb garantiere und eine höheres Passagieraufkommen abfertigen könne als es der BER jemals könnte, während gleichzeitig die Lärmbelastung für die Bevölkerung auf ein Minimum reduziert würde. Die bereits fertig gebauten Gebäude am Standort Schönefeld sollten zu einem Sonderplatz umgewidmet werden. Auf diesem Gelände sollten unter anderem ein Messegelände für Berlin und Brandenburg, verschiedene Forschungseinrichtungen, eine medizinische Spezialklinik sowie der neue Regierungsflughafen entstehen.[1383] Auf eine Schriftliche Anfrage der Piratenfraktion vom 6. März 2013, wie er das Nachnutzungskonzept des BVBB beurteile, antwortet der Senat, dass er „[d]as genannte Konzept des BVBB, das u.a. einen ‚Zentralflughafen Deutschlands Sperenberg' beinhaltet"weder für sachgerecht noch für tragfähig halte. Der Senat begründet dies mit dem Konsensbeschluss, der den Standort Schönefeld festlegte und der in dem anschließenden Planungsverfahren „höchstrichterlich" bestätigt worden sei.

f.) Monatliche Kosten der BER-Baustelle

Welche Kosten der Flughafengesellschaft monatlich durch die vor sich hindämmernde BER-Baustelle entstehen, ist unklar. Zumindest sind weder Senat noch Flughafengesellschaft willens oder in der Lage, die monatlich anfallenden Kosten einigermaßen genau zu beziffern. So sprach beispielsweise Hartmut Mehdorn in einer Anhörung vor dem Bauausschuss des Abgeordnetenhauses am 5. Juni 2013 von rund 20 Millionen Euro, die monatlich zu stemmen seien:

> *„Wir haben aber keine Einnahmen, weil wir eben noch nicht drin sind und das Ding noch nicht scharfgeschaltet haben. Wenn Sie alle Kosten sehen – Stromkosten, Reinigungskosten, Gebühren, Versicherung –, sind Sie schnell bei diesen 20 Millionen plus/minus."*[1384]

Laut einem Bericht des Handelsblattes vom 6. Mai 2013 soll Mehdorn jedoch dem Bundesverkehrsministerium monatliche Kosten in Höhe von 35 bis 40 Millionen Euro mitgeteilt haben.[1385] Der Senat wiederum nannte dem Parlament völlig andere Zahlen. In der Antwort auf eine Kleine Anfrage von Martin Delius heißt es:

> *„Die erwarteten Mehrkosten der Terminverschiebung für das operative Geschäft lassen sich zurzeit mit insgesamt rd. 16,5 Mio. EUR pro Verzögerungsmonat beziffern. Hierin sind sowohl Mindereinnahmen als auch Mehraufwendungen aus dem Weiterbetrieb der Bestandsflughäfen Schönefeld und Tegel aufgrund der Nichteröffnung des BER enthalten. Weitere Präzisierungen sind der FBB nicht möglich."*[1386]

Unklar ist zudem, wie sich die oben genannten Summen überhaupt zusammensetzen sollen. Auch hier waren Flughafengesellschaft und Senat bislang nicht in der Lage, das Parlament ordentlich zu informieren. Angeblich wusste die Flughafengesellschaft nicht einmal, wie viele Mieteinnahmen ihr pro Monat, in dem der BER nicht in Betrieb genommen wird, entgehen. Der Regierende Bürgermeister Wowereit jedenfalls beantwortete entsprechende Anfragen mit

---

[1383] Bürgerverein Brandenburg-Berlin e.V. (BVBB), Nachnutzungskonzept BER Zentralflughafen Deutschland v. 27.04.2011
[1384] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Wortprotokoll BauVerk 17/28, S. 18
[1385] Handelsblatt (Der teure Geisterflughafen) v. 6. 5. 2013
[1386] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/12084

nichtssagenden Versatzstücken und vor allem ohne Zahlen: „Die Mieteinnahmen wurden auf Basis der Eröffnung des BER kalkuliert. Diese sollen auch weiterhin mit der Inbetriebnahme des BER realisiert werden.“[1387]

g.) Flughafen BER – Gefahr für Rollstuhlnutzer/innen

Im August 2012 fragte Martin Delius den Senat, ob der BER rollstuhlgerecht geplant und gebaut wurde. Hierzu führt der Senat aus, dass „Rollstuhlnutzerinnen und Rollstuhlnutzer die vertikalen Rettungswege über Treppenhäuser und die damit verbunden Fluchtwege aufgrund der vorhandenen Stufen nicht nutzen können.“[1388] Eine derartige Anlage der Fluchtwege sei jedoch bei Sonderbauten wie Flughäfen üblich. Zu den Maßnahmen, mit denen Rollstuhlnutzer/innen im Brand- oder Katastrophenfall gerettet werden sollen, erläutert der Senat das von der Flughafengesellschaft angedachte, aber nach Aussage verschiedener Behindertenverbände unübliche, „Rettungskonzept für Rollstuhlnutzer“:

> *„Danach werden entsprechende Wartezonen vor Aufzügen bzw. in den notwendigen Fluren oder Treppenräumen eingerichtet, in denen eine stabile, raucharme Schichtung sichergestellt ist. Dort sind auch Wechselsprechstellen eingerichtet, die eine Kommunikation zur Sicherheitszentrale/Leitstelle der Feuerwehr gewährleisten. Sollte eine Person nicht eigenständig in den nächsten sicheren Bereich fahren können, so ist eine persönliche Ansprache über die Sprechstellen sichergestellt. Die Leitstelle wird dann die im Gebäude befindlichen Räumungshelferinnen und Räumungshelfer zu dieser Stelle rufen, ggf. wird auch die Feuerwehr zur weiteren Evakuierung herbeigeholt. Sämtliche Aufzüge verfügen ebenfalls über diese Sprechstellen-Ausstattung.“*[1389]

Ein eigener Notarzt soll übrigens nach Angaben des Regierenden Bürgermeisters auf dem Gelände des BER nicht stationiert werden. Allerdings liege die Entscheidung darüber beim Landkreis Dahme-Spreewald.[1390]

[1387] Ebd.
[1388] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/10878
[1389] Ebd.
[1390] Abgeordnetenhaus von Berlin, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/11481

XXIV. Fazit

Als Ergebnis der Untersuchungen zum Debakel um den Flughafen BER wollen wir die nachfolgenden Feststellungen treffen:

Dass die Wahl für den Standort Schönefeld für den neuen Flughafen aus fachlicher Sicht falsch und lediglich politisch begründet war, dürfte aus heutiger Sicht unstrittig sein - auch wenn die Fraktionen von SPD und CDU eine entsprechend klar formulierte Passage nicht in den Mehrheitsbericht aufnehmen wollten.

Was allgemein am Planfeststellungsverfahren für den Bau des Flughafens kritisiert wurde, führten wir an Hand des dokumentierten Vorgangs um einen Vermerk des Gutachters Günther Gaentzsch an einem konkreten Beispiel aus. Die damalige Planfeststellungsbehörde unter Rainer Bretschneider muss sich den Vorwurf gefallen lassen, unsauber gearbeitet und eher die Interessen der antragstellenden Flughafengesellschaft verfolgt, als einen objektiven Standpunkt eingenommen zu haben. Dass, wie der Zeuge Joachim Leyerle schilderte, Bretschneider zudem auf die an sich unabhängige Anhörungsbehörde Einfluss genommen haben soll, verstärkt die Kritik an der damaligen Planfeststellungsbehörde.

Die Flughafengesellschaft - genauer: deren Geschäftsführung im Verbund mit dem Aufsichtsrat - griff durch zahlreiche Änderungsanordnungen in den Ablauf des Projekts ein und führte dadurch Verzögerungen durch Termin- und Planungschaos mit herbei. Dass die Planer der pg bbi diesen Änderungswünschen nicht vehement entgegen traten, sondern die sich dadurch ergebenden neuen Beauftragungen bereitwillig annahmen, ist ein klares Versäumnis auf Planungsebene. Sich nach der Verschienung der Inbetriebnahme über die zahlreichen Änderungsanordnungen zu beschweren, stellt u. E. den Versuch dar, sich aus der Verantwortung zu nehmen.

Dass es dem Projekt BER wenig dienlich war, Bauausführung und Bauüberwachung an den selben Auftragnehmer - die pg bbi - zu übergeben, wurde innerhalb der Flughafengesellschaft bereits 2010 debattiert. Umso erstaunlicher ist die Tatsache, dass nach der Verschiebung der Inbetriebnahme 2012 von Aufsichtsratsmitgliedern so getan wurde, als sei ihnen dieser Umstand völlig neu.

Dass im Jahr 2010 bereits Verzüge festzustellen waren, die die damals festgelegte Inbetriebnahme des Flughafens am 3. Juni 2012 als mindestens sehr ambitioniert erscheinen ließen, war der Geschäftsführung bekannt. Dennoch hielt sie unter Inkaufnahme aller Risiken am einmal ins Auge gefassten Inbetriebnahmetermin fest. Gleiches gilt für die Risiken und schließlich tatsächlich eingetretenen Folgen, die sich aus der Insolvenz der IGK IGR ergaben. Die Flughafengesellschaft hätte eingreifen müssen, um diese Folgen abzufangen. Sie verließ sich stattdessen auf Zusicherungen der in der pg bbi verbliebenen Unternehmen, die diese wiederum nicht einhielten.

Wie der Umgang des damaligen Geschäftsführers Rainer Schwarz mit den Warnschreiben von McKinsey von März/April 2012 tatsächlich war, konnte nicht abschließend geklärt werden. Schwarz gab hierzu an verschiedenen Stellen unterschiedliche Darstellungen ab, Klaus Wowereit wiederum widersprach einer Darstellung von Schwarz. Festzuhalten ist, dass McKinsey den Inbetriebnahmetermin 3. Juni 2012 bereits im März 2012 deutlich in Frage stellte, dass die Geschäftsführerebene der Flughafengesellschaft diese Warnungen kannte und

dass sie den Aufsichtsrat hierüber nicht informiert hat. Letzterer beschloss im April 2012 millionenschwere aber unnötige „Endspurtmaßnahmen“.

Ohnehin ist Schwarz eines der einprägsamsten Beispiele für die von uns in der Einleitung angeführte Unfähigkeit, Arroganz und Uneinsichtigkeit. Nicht nur, dass sein lautes und dreistes Auftreten vor dem Untersuchungsausschuss völlig unangemessen war. Auch der von ihm an verschiedenen Stellen immer wieder vorgetragene Hinweis, als Sprecher der Geschäftsführung sei er für den Bau des Flughafens nicht verantwortlich gewesen, ist, vorsichtig ausgedrückt, verlogen und lächerlich. Als Geschäftsführer ist Schwarz neben Körtgen einer der Hauptverantwortlichen für das Desaster. Allerdings blieben sein Versagen und seine Pflichtverletzungen für ihn ohne weitreichende Folgen. Die Flughafengesellschaft wehrte sich, als er gegen seine Kündigung vor Gericht zog, nur halbherzig, um Schadensersatzansprüchen von durch sie geschädigten Unternehmen zu entgehen. Schwarz und Flughafengesellschaft hielten sich an der Versicherung schadlos, die das Unternehmen für seinen Geschäftsführer abgeschlossen hatte. Dass Klaus Wowereit über Monate an Schwarz als Geschäftsführer festhielt, obwohl der Anteilseigner Bund für eine Trennung von Schwarz plädierte, ist völlig unverständlich.

Dass der Controllingbericht 01/2012, der für die letzte Aufsichtsratssitzung vor der Verschiebung der Inbetriebnahme am 20. April 2012 erstellt wurde, unter Anweisung von Manfred Körtgen entschärft, also manipuliert, wurde, ist unstrittig. Die Aussagen Körtgens vor dem Untersuchungsausschuss zu der von ihm in diesem Zusammenhang in Auftrag gegebenen E-Mail zeigte sein absolut nicht vorhandenes Unrechtsbewusstsein. Dass Körtgen die Verantwortlichkeit für die Formulierung in der E-Mail auf seinen Referenten schob, zeigt darüber hinaus, welche Unternehmenskultur unter Schwarz/Körtgen innerhalb der Flughafengesellschaft herrschte.

Die am 20. April 2012 vom Aufsichtsrat auf Veranlassung der Geschäftsführer Rainer Schwarz und Manfred Körtgen beschlossenen „Endspurtmaßnahmen“ erwiesen sich letztlich als unnötig. Dass hierzu mehrere Millionen Euro unnötigerweise aufgewendet werden mussten, liegt in der Verantwortung der Geschäftsführung, die den Aufsichtsrat über den Zustand des Projekts falsch informierte, und des Aufsichtsrats, der sich blind auf die Angaben der Geschäftsführung verließ. Die Aussage des Technischen Geschäftsführers Manfred Körtgen in der Sitzung des Aufsichtsrats am 16. Mai 2012, er habe sich auf Aussagen von Fachleuten verlassen müssen, ist geradezu haarsträubend vor dem Hintergrund, dass es sich bei Körtgen um den innerhalb der Flughafengesellschaft an höchster Stelle für das Projekt Verantwortlichen handelte.

Der nach der Verschiebung im Mai 2012 von der Geschäftsführung vorgeschlagene neue Inbetriebnahmetermin 17. März 2013 wurde vom Aufsichtsrat ohne Kenntnis des tatsächlichen Zustands der BER-Baustelle beschlossen. Wie in den Jahren zuvor verließ sich das Gremium auf die ungeprüften Angaben der Geschäftsführung - und das, obwohl die Aufsichtsratsmitglieder nach der Verschiebung immer wieder angaben, von der Geschäftsführung im Vorfeld unzureichend informiert worden zu sein. Spätestens ab Mai 2012 hätten die Aufsichtsratsmitglieder den Angaben von Joachim Korkhaus und Rainer Schwarz zutiefst misstrauen müssen.

Ebenso dilettantisch wie sie das Projekt BER durchführte, versuchte sich die Flughafengesellschaft mit der Haftungsprüfung für Mitglieder der Geschäftsführung und des

Aufsichtsrats. Diese Prüfung ist im Ergebnis als völlig untauglich anzusehen, weil Akteure, deren Handeln überprüft werden sollte, zumindest theoretisch auf die Prüfung Einfluss nehmen konnten. Weiterhin wurde der zu prüfende Zeitraum bewusst eingeschränkt und die gesamte Prüfung somit von vorneherein unzulänglich angegangen. Nichtsdestotrotz wurden durch das Haftungsprüfungsgutachten Pflichtverletzungen der Geschäftsführung festgestellt, für die diese bis heute nicht belangt wurde.

Die Risiken, die durch eine Trennung von der pg bbi im Mai 2012 geschaffen wurden, waren innerhalb der Gremien der Flughafengesellschaft auch schon zum Zeitpunkt der Trennung bekannt. Es lag sogar eine deutliche schriftliche Warnung der von der Flughafengesellschaft mit dem Trennungsprozedere beauftragten Rechtsanwaltskanzlei hierzu vor. Bereits im Lauf des Jahres 2012 wurde der Aufsichtsrat mehrfach über die schließlich eingetretenen Folgen der Trennung von der pg bbi unterrichtet. Eine dokumentierte Folge ist ein monatelanger Stillstand auf der BER-Baustelle, der durch diese verhängnisvolle Entscheidung des Aufsichtsrates unter Klaus Wowereit herbeigeführt wurde. Die Entscheidung des Aufsichtsrats erweist sich in der Rückschau als äußerst schädlich für das gesamte Projekt. Dass Wowereit die Trennung von der pg bbi dennoch im Nachhinein als richtig bezeichnete, deutet auf einen deutlichen Realitätsverlust hin.

Die Protokolle des Aufsichtsrats sind insgesamt wenig tauglich, um die Entwicklungen bei Flughafengesellschaft und Projekt BER nachvollziehen zu können. Es handelt sich um knappe Inhaltsprotokolle, die die in dem Gremium tatsächlich stattgefundenen Diskussionen nur sehr eingeschränkt wiedergeben. Dies ist nicht nur für die Arbeit eines Untersuchungsausschusses hinderlich, es ist insbesondere auch für die Aufsicht des Unternehmens erschwerend, wenn die Entscheidungen sowie die Entscheidungsfindungen des Aufsichtsrats nicht völlig nachvollziehbar archiviert werden. Technisch wäre die Abfassung eines Inhalts- sowie eines Wortprotokolls ohne weiteres machbar.

Die von der Senatsverwaltung für Finanzen herausgegebenen Hinweise für die vom Land Berlin in Unternehmen entsandte Aufsichtsratsmitglieder lassen eine tiefer gehende Aufsicht und Kontrolle über die Flughafengesellschaft eindeutig zu. Die Aufsichtsratsmitglieder Klaus Wowereit und Frank Henkel nutzten diese gegebenen Möglichkeiten offensichtlich nicht. So wäre die Hinzuziehung externer Sachverständiger, die den Aufsichtsrat bei seiner Tätigkeit bzw. einzelne Mitglieder des Gremiums unterstützen, jederzeit möglich gewesen. Bei der Geschäftsführung Schwarz/Körtgen wurde in sträflich naiver Weise darauf verzichtet. Die Geschäftsführertätigkeit von Hartmut Mehdorn wurde durch den Verzicht auf ein externes Controlling nicht angemessen beaufsichtigt. Dass Innensenator Frank Henkel diesen Verzicht auf ein externes Controlling im Aufsichtsrat unterstützte zeigt, dass seitens der Vertreter des Landes Berlin keinerlei Lernprozess nach der Verschiebung der Inbetriebnahme 2012 eingesetzte. Dabei hätte insbesondere Frank Henkel die Begleitung durch externe Sachverständige für seine Aufsichtsratstätigkeit benötigt.

Wie schlecht die Vertreter des Landes Berlin im Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft zusammen arbeiteten, wird durch die dokumentierten wiederholten Klagen aus der Senatsverwaltung für Inneres deutlich. Wowereit und Henkel kamen den Hinweisen der Senatsverwaltung für Finanzen für vom Land Berlin entsandte Aufsichtsratsmitglieder offenbar nicht nach, sich über eine gemeinsame Auffassung über die Unternehmensaufsicht zu verständigen.

Das von Hartmut Mehdorn im Verbund mit der Unternehmensberatung Roland Berger ins Leben gerufene Projekt SPRINT erweist sich in der Rückschau als wenig erfolgreich. Dokumentiert ist, dass selbst im Aufsichtsrat und seinen Ausschüssen nicht vollständig nachvollzogen werden konnte was mit diesem Projekt letztlich bezweckt werden sollte. Auch die Kritik des Bundesrechnungshofes an dem Projekt ging in eine ähnliche Richtung. Ob die Errichtung des BER durch SPRINT tatsächlich beschleunigt wurde, ist fraglich - zumindest die nach 2012 mehrfach erfolgte Verschiebung der Inbetriebnahme auf unbestimmte Zeit spricht nicht dafür.

Die Koalition aus SPD und CDU verweigert sich bis heute, das Projekt BER in einer gesammelten, übersichtlichen Weise im Abgeordnetenhaus zu behandeln. Dass ein milliardenschweres Projekt von einem Parlament in regelmäßigen Sitzungen und unter Anwesenheit tragender Akteure behandelt werden kann, zeigt der Landtag Brandenburg mit seinem Sonderausschuss BER. Im Berliner Abgeordnetenhaus wird das Projekt BER - so wie es auch am Ende des Mehrheitsberichts zu lesen ist - in zahlreichen unterschiedlichen Zusammenhängen behandelt: Plenarsitzungen, Bauausschusssitzungen, Hauptausschusssitzungen, Sitzungen des Unterausschusses Beteiligungsmanagement und -controlling sowie über Jahre im Untersuchungsausschuss zum BER-Debakel. Dass Debatten zu Einzelaspekten des Projekts und verschiedene Anhörungen maßgeblicher Akteure in unterschiedlichen Ausschüssen keine geordnete Behandlung des Parlaments mit dem BER möglich machen, liegt auf der Hand. Entsprechende Anträge der Piratenfraktion, den Senat dazu aufzufordern, dem Parlament wenigstens einen regelmäßigen Bericht zum Projekt vorzulegen, wurden von SPD und CDU abgelehnt. Wenn die Koalitionsfraktionen nun am Ende des Mehrheitsberichts vorsichtige Überlegungen versuchen, wie das Parlament künftig besser informiert werden könnte ist dem entgegenzuhalten, dass SPD und CDU sich in der nun endenden 17. Wahlperiode nicht nur entsprechenden Anträgen der Opposition konsequent verweigerten, sondern darüber hinaus seit 2011 nicht in der Lage waren, eigene Ideen in diesem Zusammenhang zu entwickeln. Man beließ es seitens der Koalitionsfraktionen in verschiedenen Debatten bei dem Mantra, dass man sich durch die Informationspolitik des Senats ja stets gut informiert fühle. Die parlamentarische Kontrolle des milliardenschweren Projekts BER, welches seit Jahren am Tropf des Landeshaushalts hängt, wurde und wird durch die Fraktionen von SPD und CDU behindert.

Ein Beispiel für die beschönigende Sichtweise, die die Koalitionsfraktionen in den Mehrheitsbericht einfließen ließen, ist ein Passus zur Positionierung des Bauordnungsamts des Landkreises Dahme-Spreewald bzgl. der von der Flughafengesellschaft Anfang 2012 angestrebten Inbetriebnahme vor Fertigstellung (Mehrheitsbericht Kap.VII 3. b.). Ursprünglich war im Berichtsentwurf zu lesen, dass Aussagen des Bauordnungsamts „eine Genehmigung des Antrags faktisch von vorneherein ausschlossen". Dies ist richtig und wird in unserem Sondervotum mit originalen Quellen belegt. Die Koalitionsfraktionen setzten in der Abstimmung über den Ausschussbericht durch, dass die Worte „von vorneherein" gestrichen wurden. Diese Änderung verzerrt die Darstellung des tatsächlichen Ablaufs, weil suggeriert werden soll, dass sich erst später herausgestellt habe, dass eine Inbetriebnahme vor Fertigstellung nicht möglich sein werde. Dies wiederum kommt der von verantwortlichen Akteuren wie Rainer Schwarz und Klaus Wowereit immer wieder vorgebrachten Behauptung entgegen, dass man im Mai 2012 von den Entwicklungen im Projekt BER überrascht wurde. Es lagen jedoch - wie wir in unserem Sondervotum gezeigt haben - massive Warnungen und Einschätzungen vor, die auf eine Gefährdung des Inbetriebnahmetermins spätestens ab Anfang 2012 hinwiesen. Die Schriftwechsel und Protokolle des Bauordnungsamts sind

ebenfalls so einzuordnen. SPD und CDU versuchen im Mehrheitsbericht, wie dieses Beispiel zeigt, die „offizielle Lesart“ von Wowereit und Flughafengesellschaft zu verfestigen.

Die Koalition verhinderte zudem, dass das Haftungsgutachten der Kanzlei Hengeler Mueller an unser Sondervotum angehängt wird. Diese Entscheidung der Koalition ist aus zweierlei Sicht skandalös: Zum einen nimmt sie Einfluss auf den Inhalt eines oppositionellen Votums, sie zensiert dessen Inhalt und nimmt dadurch Einfluss auf einen Bereich, der ihr vor dem Hintergrund demokratietheoretischer und parlamentarischer Überlegungen nicht zusteht. Zweitens ist diese Entscheidung ein mehr als deutlicher Beleg dafür, dass es den Vertretern von SPD – Ole Kreins, Frank Zimmermann und Renate Harant – und denen der CDU – Stefan Evers und Oliver Friederici – im Untersuchungsausschuss nicht um Aufklärung des BER-Debakels ging, sondern darum, die Verantwortlichen zu decken. Dass diese Koalitionsvertreter dabei auch noch in die Rechte der Opposition eingreifen, ist ein Armutszeugnis sondergleichen.

Gänzlich unverständlich ist für uns zudem das Wegducken des Berliner Rechnungshofs, dessen Präsidentin mit nicht nachvollziehbaren Argumenten öffentlich kundtat, dass ihre Behörde sich bislang nicht um eine eingehende Untersuchung des Projekts BER bemüht hatte. Der Hinweis, man warte die Ergebnisse des Untersuchungsausschusses ab, ist für uns lediglich vorgeschoben. Dass das Agieren des Landes Berlin beim Projekt BER vom Berliner Rechnungshof bisher nicht eingehend untersucht wurde, betrachten wir als Versäumnis dieser Behörde.

In unserem ersten Zwischenbericht zur Arbeit im Untersuchungsausschuss hielten wir fest, dass das Projekt Großflughafen von Anfang an geprägt war von falschen Hoffnungen, Dilettantismus, Kontrollversagen und betrügerischen Vorgängen. Diese Feststellung ist nach wie vor richtig, auch wenn sie um den Umstand zu ergänzen ist, dass im Laufe der Zeit auch noch Korruption hinzukam.

3. Juni 2016

Martin Delius
Dr. Benedict Ugarte Chacón

Mitarbeit: Thorsten Grünberg

Anlage

McKinsey&Company

13. April 2012

Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH
Herrn Prof. Dr. Rainer Schwarz
Herrn Dr. Manfred Körtgen
Flughafen Schönefeld
12521 Berlin

BER BERLIN BRANDENBURG AIRPORT
14. APR. 2012
Zur Bearbeitung an: Nr.:
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
Sprecher der Geschäftsführung / CEO

Sehr geehrter Herr Prof. Dr. Schwarz, sehr geehrter Herr Dr. Körtgen,

zunächst möchten wir uns für die konstruktiven Diskussionen in den letzten Wochen bedanken. Es wurde eine Reihe von zusätzlichen Maßnahmen initiiert, so dass wir – wie besprochen – auf diesem Wege noch einmal unsere aktualisierte Einschätzung zur Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg am 3. Juni 2012 zusammenfassen möchten.

WICHTIGE ZUSÄTZLICHE MASSNAHMEN ZUR VORBEREITUNG DER INBETRIEBNAHME ERGRIFFEN

Die B5-Runde hat in der Zwischenzeit noch einmal die Möglichkeit zusätzlicher "Fallback"-Maßnahmen geprüft und weitere wichtige Schritte eingeleitet. Insbesondere halten wir Folgendes für essenziell und richtig:

- Die B5-Runde hat zügig einen Vorschlag zur Umsetzung eines zusätzlichen Abflugbereichs mit, laut aktuellem Plan, 18 Check-in-Schaltern, sechs SiKo-Linien und einer Personenkontrolllinie erarbeitet. Hierfür notwendige Mittel sind von der Geschäftsführung bewilligt worden. Die daraus resultierende Check-in-Kapazität wurde durch Beobachtungen des realen Pax-Durchsatzes im Probebetrieb und anschließende erneute Simulationen überprüft. Das Ergebnis zeigt, dass nun die geplante Check-in-Kapazität mit Berücksichtigung der zusätzlichen 18 Schalter planerisch ausreicht, um das Pax-Aufkommen am 3. und 4. Juni 2012 zu bewältigen.
- Das Prozessteam "Flughafensicherheit" arbeitet mit Hochdruck an einer "Fallback"-Lösung für (a) die bisher nicht ausreichend dimensioniert erscheinenden Personal- und Warenkontrollen sowie (b) die gesamte Türtechnik (insbesondere ZKS), die bisher baulich nicht ausreichend weit fortgeschritten ist und daher im Probebetrieb nicht mehr genügend getestet werden kann. Darüber hinaus gewährleistet das Prozessteam die Sicherung baulich fertig gestellter Bereiche sicher.

McKinsey & Company, Inc.
Kurfürstendamm 185, 10707 Berlin, Germany
Telephone +49 30 8845-20 Fax +49 30 8845-2700

Wie Sie sind wir der Meinung, dass dies wichtige Maßnahmen sind, um wesentliche "Brennpunkte" der Inbetriebnahme zu adressieren, und eine erfolgreiche Inbetriebnahme zum geplanten Termin damit möglich erscheint.

INBETRIEBNAHME AM 3. JUNI 2012 WEITERHIN KRITISCH

Allen beteiligten Parteien ist bewusst, dass das ORAT-Programm auf Grund projektexterner Umstände massiv hinter der ursprünglichen Planung zurückliegt und dieser Rückstand nicht mehr aufzuholen ist. Es bestehen also weiterhin erhebliche und – auf Grund des sehr eingeschränkten Probebetriebs – teilweise noch unvorhersehbare Inbetriebnahmerisiken. Aus unserer Sicht ist es deshalb zwingend erforderlich, dass alle besprochenen "Fallback"-Pläne und neu definierten zeitlichen Meilensteine uneingeschränkt eingehalten werden. Dabei handelt es sich insbesondere um folgende Punkte:

- Der Bereich B hält alle im Schreiben vom 20. März 2012 zugesagten Termine ohne weitere Verzögerung ein; insbesondere betrifft dies die komplette Fertigstellung (das heißt inklusive z.B. ZKS) der folgenden Bereiche:
  - Nördlicher Haupt-Pier sowie die ZKS im Nord-Pier (sofort)
  - Südlicher Haupt-Pier bis zum 13./19./27. April 2012 (gemäß Unterlage Bereich B vom 20. März 2012)
  - Alle Ankommerbereiche einschließlich der Gepäckausgabe bis zum 17. April 2012
  - Nördlicher mittlerer Teil des Haupt-Piers bis zum 24. April 2012.

  Ab diesen Terminen muss in den genannten Bereichen auch ein voller Probebetrieb ohne Einschränkungen möglich sein. Es muss sichergestellt werden, dass zu diesen Terminen alle Einschränkungen des BOA für diese Bereiche entfallen.
- Der oben beschriebene Plan zur Errichtung zusätzlicher Check-in-, SiKo- und Personalkontrollkapazitäten wird bis zum 3. Juni 2012 umgesetzt und erfolgreich in alle notwendigen Betriebsabläufe integriert.
- Alle eingesetzten Check-in-Mitarbeiter werden ausreichend trainiert und zur Inbetriebnahme von der FBB und ihren Subunternehmern (z.B. GlobeGround, Acciona) entsprechend eingesetzt, um im Durchschnitt den im Probebetrieb gemessenen Durchsatz von mindestens 30 Pax/Stunde über alle Schalter und Vorfälle zu erreichen.
- Die Bundespolizei setzt erfolgreich ihre Zusage um, ab 3. Juni 2012 eine Kontrollquote von 150 Pax/Stunde pro SiKo-Linie zu erreichen, und gewährleistet damit eine Gesamtkapazität von 4.500 Pax/Stunde.

- Das Prozessteam "Flughafensicherheit" erarbeitet zeitnah ein umsetzungsfähiges Konzept für die Personal- und Warenkontrollen sowie das ZKS. Diese sind bis zum 3. Juni 2012 in alle notwendigen Betriebsabläufe zu integrieren und ausreichend im Probebetrieb zu testen.

Selbstverständlich werden wir Ihnen weiterhin mit allen Mitteln zur Verfügung stehen, um gemeinsam auf eine erfolgreiche Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg hinzuarbeiten.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Carl-Stefan Neumann
Director

Dr. Sebastian Stern
Principal

McKinsey&Company

15. März 2012

VERTRAULICH

Flughafen Berlin-Brandenburg GmbH
Herrn Prof. Rainer Schwarz
Herrn Dr. Manfred Körtgen
Flughafen Schönefeld
12521 Berlin

BER BERLIN BRANDENBURG AIRPORT

16. MRZ. 2012

Zur Bearbeitung an: Nr.:
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
Sprecher der Geschäftsführung | CEO

Sehr geehrter Herr Prof. Schwarz,
sehr geehrter Herr Dr. Körtgen,

wie in den letzten Wochen und Tagen mehrfach besprochen, liegen wir insgesamt deutlich hinter unserem Plan für die Inbetriebnahme am 3. Juni 2012 zurück; der Zeitverlust von aktuell fast vier Monaten ist bis zur Inbetriebnahme nicht aufzuholen. Vor diesem Hintergrund ist eine Neustrukturierung der Inbetriebnahmevorbereitungen vorgenommen worden; Prozessteams arbeiten nun unter direkter Leitungsverantwortung der B5 und des Inbetriebnahmeverantwortlichen, Herrn Deckert.

Da sich in dieser operativen Struktur weniger die Möglichkeit zur Gesamtbetrachtung ergibt, möchten wir das nochmals in diesem Brief tun. Wir fassen hier zusammen, wie wir den derzeitigen Stand von ORAT sehen, und wie wir demzufolge die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Inbetriebnahme einschätzen.

DIE NEUSTRUKTURIERUNG DER INBETRIEBNAHMEVORBEREITUNGEN IST SINNVOLL UND MUSS KONSEQUENT UMGESETZT WERDEN

Wir begrüßen die Neustrukturierung der Inbetriebnahmevorbereitungen. Hierbei ist aus unserer Sicht darauf zu achten, dass insbesondere folgende Elemente konsequent und sofort umgesetzt werden:

- Die Mitglieder der Prozessteams müssen Vollzeit oder mit einem signifikanten Anteil ihrer Zeit (ab 50%) für ihre neue Aufgabe abgestellt werden. Selbst inbetriebnahmerelevante Aufgaben, die aber nicht Hauptaufgabe des Prozessteams sind, müssen auf andere Mitarbeiter verlagert werden.
- Die B5 müssen schnell und auf Basis aller verfügbaren Informationen entscheiden. Dabei müssen sie auch explizit zu einer von B informierten, aber letztlich unabhängigen Einschätzung über die Betriebsbereitschaft der Infrastruktur und Systeme kommen. Entscheidungen über Plan-B-Maßnahmen sind zu treffen, wenn die operative Umsetzung es verlangt. Dabei sind die dann verfügbaren Informationen von B zu Fertigstellungsterminen zu berücksichtigen. Auf die Planaktualisierungszeitpunkte von B kann aber keine Rücksicht mehr genommen werden.

McKinsey & Company, Inc.
Am Sandtorkai 77, 20457 Hamburg, Germany
Telephone +49 40 3612-10 Fax +49 40 3612-1700

- Die B5 brauchen die volle Rückendeckung der Geschäftsführung in der schnellen Umsetzung von Maßnahmen, um zeitnah Budgets einzurichten und gegebenenfalls Widerstände in der FBB-Organisation zu überwinden.
- Die Prozessteams müssen die operative Verantwortung für ihre Bereiche am 3. Juni 2012 und in einer Übergangsphase darüber hinaus übernehmen. Erst wenn der Betrieb auf dem BER die ersten Tage überstanden hat, kann eine Migration in die Regelorganisation und -prozesse begonnen werden.

Die ersten Tage nach der Neustrukturierung der Inbetriebnahmevorbereitungen machen deutlich, dass die neue Struktur grundsätzlich funktioniert. Der Fokus auf wesentliche Entscheidungen, die in jedem Prozessteam zu fällen sind, sollte aus unserer Sicht noch deutlich erhöht werden. Dazu werden wir in den nächsten Wochen beitragen.

DER ERFOLG DER INBETRIEBNAHME AM 3. JUNI 2012 IST AUCH IN DER NEUEN STRUKTUR NICHT SICHERZUSTELLEN

Während die Neustrukturierung der Inbetriebnahmevorbereitungen sinnvoll und gut ist, ist sie aus unserer Sicht jedoch unzureichend, um eine erfolgreiche Inbetriebnahme am 3. Juni 2012 sicherzustellen. Folgende Punkte führen aus unserer Sicht zu dieser Einschätzung:

- Der Baufortschritt ist nach wie vor wesentlich zu langsam; die von B Anfang Januar für den 7. Februar, 27. Februar und 13. März 2012 zugesagten Fertigstellungstermine wurden ausnahmslos nicht erreicht:
  - Der gesamte südliche Bereich des Main-Piers (zugesagt für 27. Februar) und der Ankunftsbereich (zugesagt für 13. März) sind bei Weitem nicht baulich-technisch fertig gestellt.
  - Das ZKS fehlt im Nord- und Südpier komplett; im nördlichen Main-Pier ist es scharfgeschaltet, allerdings nicht mit den finalen Berechtigungen.
  - Auf der Non-Schengen-Ebene (E2) ist nur ein Gate-Schalter verfügbar (für den 7. Februar zugesagt: sechs)
  - Die letzten vier Check-in-Inseln wurden erst gestern in Betrieb genommen.
  - Die Stabilität wesentlicher Teile der technischen Infrastruktur ist nach wie vor unbefriedigend, z.B. fallen Kernsysteme wie die Stromversorgung und das AOE sporadisch aus und erfordern eine Aussetzung des Probebetriebs in den betroffenen Bereichen; auch das FIDS arbeitet noch nicht stabil.
- Der Probebetrieb findet nur noch unter erheblichen Einschränkungen des BOA statt – der komplette südliche Main-Pier und der gesamte Ankunftsbereich sind nicht nutzbar, weil wesentliche Sicherheitssysteme (Sprinkleranlage, BMA) noch nicht zur Verfügung stehen.

- Somit hat sich auch in den letzten beiden Wochen und nach Start der Übungstage (als ORAT-Plan-B-Maßnahme) die Prozesssicherheit der internen und externen Mitarbeiter nicht wesentlich erhöht – die Bewertung von Personal und Prozessen im Probebetriebsbarometer hat sich in den letzten vier Wochen kaum verbessert.
- Weiterhin erscheint aktuell die Check-in-Kapazität nicht ausreichend, um das geplante Flugaufkommen selbst im Normalbetrieb abzuwickeln; auch bestehen starke Zweifel, ob die Kapazität der Sicherheitskontrollen ausreicht.

Daraus ergeben sich erhebliche, bis zum 3. Juni auch in der neuen Struktur nicht mehr aufholbare Defizite in der Inbetriebnahmevorbereitung. Wir haben diesen Standpunkt auch in den letzten Wochen bereits dargelegt. Aus rechtlichen und wirtschaftlichen Gründen, die wir nicht einschätzen oder bewerten können, haben Sie sich für ein Festhalten am 3. Juni 2012 als Eröffnungstermin und auch gegen Optionen des "Soft Opening" entschieden. Wir müssen darauf hinweisen, dass wir diese Entscheidung auf Basis der oben aufgeführten Einschätzung nicht mittragen können. (Wir verweisen dafür auch auf die Einschätzung unseres Unterauftragnehmers Flughafen München GmbH, die wir diesem Schreiben beigelegt haben.)

Wir würden Sie deshalb nochmals bitten, alle strukturellen Möglichkeiten zur Reduzierung der Auslastung des neuen Flughafens in seiner Startphase zu prüfen. Hierbei sollten auch bisher ausgeschlossene Optionen wie die Streichung von Flügen und eine (teilweise) Aufrechterhaltung des Betriebs in SXF Nord betrachtet werden. Sie sind aus unserer Sicht einer operativ misslungenen Inbetriebnahme immer noch vorzuziehen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Carl-Stefan Neumann
Director

Dr. Sebastian Stern
Principal

Anlage

Flughafen München

McKinsey & Company, Inc.
z. Hd. Dr. Sebastian Stern und
Dr. Carl-Stefan Neumann

Am Sandtorkai 77
20457 Hamburg

Flughafen München GmbH

Postfach 23 17 55
85326 München-Flughafen

Reinhard Zeiler
Telefon: 0174 339 1724

Betreff: Probebetrieb / Inbetriebnahme BER 14. März 2012

Sehr geehrter Dr. Stern, sehr geehrter Dr. Neumann,

in weniger als drei Monaten eröffnet der neue Flughafen Berlin Brandenburg. Gemeinsam mit Ihnen als Auftraggeber haben wir in den letzten zwei Jahren das ORAT-Projekt durchgeführt und den in unserer Zuständigkeit liegend Probebetrieb inhaltlich vollständig und mit hoher Qualität an den Kunden Flughafen Berlin Brandenburg (FBB) abgeliefert. Nach knapp vier Monaten Probebetrieb muss dennoch festgestellt werden, dass aufgrund massiven Bauverzuges die operative Betriebsfähigkeit des neuen Flughafens deutlich hinter Plan zurück liegt. Dadurch entsteht ein sehr hohes Risiko für eine erfolgreiche Inbetriebnahme des BER am geplanten Eröffnungsdatum 03.06.2012.

SECHS MONATE ZIELFÜHRENDER PROBEBETRIEB ALS GRUNDLAGE FÜR EINE SICHERE INBETRIEBNAHME

Gemäß dem im Mai 2010 von der Geschäftsführung des Flughafen Berlins bestätigten Probebetriebskonzept, sieht es der Flughafen München als zwingend notwendig an, am neuen Berliner Flughafen sechs Monate zielführenden Probebetrieb durchzuführen. Begründet wurde und wird dies durch die hohe Auslastung des neuen Flughafens bei der Inbetriebnahme und dem hohen technologischen Quantensprung von den alten Flughafensystemen Tegel und Schönefeld zum neuen Flughafensystem am BER. Nur nach sechs Monaten zielführenden Probebetrieb kann sichergestellt werden, dass alle Prozesse und Infrastruktureinheiten ausreichend getestet und feinjustiert wurden und Mitarbeiter

damit sicher umzugehen wissen, so dass die für die Inbetriebnahme notwendige Effizienz und Effektivität gewährleistet werden kann.

Bis heute kann kein zielführender Probebetrieb durchgeführt werden. Solange eine Fertigstellung des Flughafens nicht gewährleistet ist, kann die eigentliche Kernfunktion des Probebetriebs - die Erprobung und Verifizierung von Prozessen und deren praktische Anwendung durch Mitarbeiter - nicht adäquat durchgeführt werden. Dadurch hat sich der geplante sechsmonatige Probebetrieb auf mittlerweile maximal zwei Monate verkürzt. Dies hat zur Folge, dass die wenigsten operativen Mitarbeiter die Möglichkeit haben ihren zukünftigen Arbeitsplatz in einem fertigen Zustand zu erproben.

NICHT-ERFÜLLUNG DER PROBEBETRIEBSANFORDERUNGEN

Die im März 2011 vom Bereich Bau zugesagten Anforderungen an den Probebetrieb wurden deutlich verfehlt wurden. So stand bei Probebetriebsbeginn am 24.11.2011 nur ein Bruchteil der notwendigen Bereiche baulich fertig zur Verfügung - die geforderte baulich/technische Fertigstellung mit allen funktionsfähigen Systemen in den für den Basis-Probebetrieb geforderten Bereichen (einschließlich ZKS, GFS) scheint sich erst Ende März vollständig realisieren zu lassen. Die Mängel wurden durch ORAT AP4 im wöchentlichen Rhythmus kommuniziert und durch den Flughafen Berlin deutlich zu langsam abgearbeitet. Eine von März 2011 bis Januar 2012 vom Flughafen Berlin zugesagte komplette baulich/technische Fertigstellung zum 07.02.2012 wurde ebenfalls deutlich verfehlt.

Als Anfang Januar 2012 nach Druck von ORAT neue und verbindliche Fertigstellungsdaten eingefordert wurden, sagte der Bereich Bau eine gestaffelte baulich/technische Fertigstellung zum 07.02.2012, 27.02.2012, 13.03.2012, 30.03.2012 und 15.04.2012 zu. Die mittlerweile in der Vergangenheit liegenden Daten 07.02., 27.02. und 13.03. wurden erneut deutlich verfehlt und können bis heute gar nicht im Probebetrieb genutzt werden; es ist wahrscheinlich, dass auch die anderen Daten verfehlt werden. Immerhin handelt es sich hierbei um die für den Betrieb kritischen Bereiche wie Ankunft, Non-Schengen-Abflug, Air-Berlin-Transfer und Zutrittswege. Somit ist weiterhin unklar, wann der neue Flughafen tatsächlich sinnvoll im Probebetrieb genutzt werden kann.

SEHR RISIKOREICHE INBETRIEBNAHME AM 03.06.2012

Wie von Ihnen am 20.02.2012 und 22.02.2012 an die Geschäftsführung des Berliner Flughafens kommuniziert, können die Versäumnisse der letzten vier Monate für eine reibungsarme Inbetriebnahme am 03.06.2012 nicht mehr kompensiert werden. Zwar wurden durch

ORAT und den Flughafen Berlin Maßnahmen eingeleitet (zusätzliche Probebetriebstage, zusätzliche Übungstage, operative Stabilisierungsmaßnahmen, tägliche B5-Runde mit weitreichenden Befugnissen, Definition von Prozessteams), dennoch ist das derzeitig geplante Inbetriebnahme-Szenario im Juni 2012 mit voller Auslastung extrem gefährdet. Aus rechtlichen oder wirtschaftlichen Gründen, die von ORAT nicht eingeschätzt bzw. bewertet werden können, hat sich der Flughafen Berlin für das Festhalten am 03.06.2012 als Eröffnungstermin - und gegen Optionen wie „Soft Opening" - entschieden. Wir müssen darauf hinweisen, dass diese Entscheidung vom Flughafen München aus operativer Sicht nicht mitgetragen werden kann.

Mit freundlichen Grüßen,

i.A. Reinhard Zeiler
Head of Airport Consulting

i.A. Paul Hoppe
Projektleiter Probebetrieb BER